

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS CONTÁBEIS
DISCIPLINA: Monografia (CCN-5401)
ORIENTADOR: Prof. Dr. Altair Borgert
ACADÊMICO: Marconi Augusto Farias de Oliveira

SISTEMA DE CUSTOS NAS COMPANHIAS AÉREAS

Florianópolis, fevereiro de 2004

Marconi Augusto Farias de Oliveira
Acadêmico

SISTEMA DE CUSTOS NAS COMPANHIAS AÉREAS

Monografia apresentada a Universidade Federal de Santa Catarina como um dos pré-requisitos para obtenção do grau de bacharel em Ciências Contábeis.

Prof. Dr. Altair Borgert
Orientador

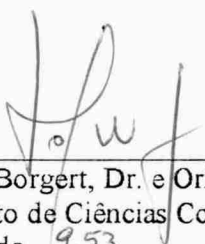
Florianópolis
2004

Marconi Augusto Farias de Oliveira

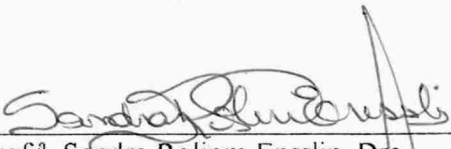
SISTEMA DE CUSTOS NAS COMPANHIAS AÉREAS

Esta monografia foi apresentada como trabalho de conclusão de curso de Ciências Contábeis da Universidade Federal de Santa Catarina, obtendo a nota de 9,5, atribuída pela banca constituída pelo orientador e membros abaixo mencionados.

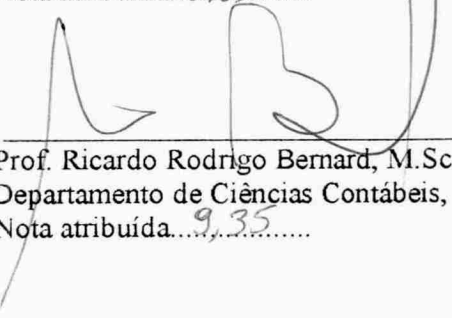
Compuseram a banca:



Prof. Altair Borgert, Dr. e Orientador
Departamento de Ciências Contábeis, UFSC
Nota atribuída...9,53.....



Prof.^a Sandra Rolim Ensslin, Dra
Departamento de Ciências Contábeis, UFSC
Nota atribuída...8,85.....



Prof. Ricardo Rodrigo Bernard, M.Sc.
Departamento de Ciências Contábeis, UFSC
Nota atribuída...9,35.....

Florianópolis, 20 fevereiro 2004

Prof. Luiz Felipe Ferreira, M.Sc.
Coordenador de Monografia do CCN

A minha família,
Dana, Danka e Meika,
dedico este trabalho.

AGRADECIMENTOS

Os meus agradecimentos especiais à minha esposa **Dana** e às minhas filhas **Danka** e **Meika**, pelo amor e carinho, por compreenderem a minha ausência, e por terem acreditado no meu esforço, pois sem isso, não teria alcançado minhas metas. Quero com elas dividir minha alegria.

Aos meus pais **Amaro Farias** e **Maria Augusta** (in memoriam), que se doaram inteiros e renunciaram aos seus sonhos, muitas vezes, para que pudessem realizar os meus. A vossa presença sempre se fará sentir, pois sou a continuidade do vosso brilho.

Quero agradecer ao Diretor de Relações com Investidores da Vasp, **Eglair Tadeu Juliani**, a seu assessor, **Gunther Zomer**, pela confiança e apoio para que este trabalho pudesse ser realizado.

Ao orientador Professor Doutor **Altair Borgert**, por sua competência, confiança e ensinamentos, que sem os quais, não conseguiria realizar esta monografia.

Aos demais **professores, companheiros e amigos** que de uma forma ou de outra deram a sua contribuição.

Muito obrigado.

RESUMO

Nas últimas décadas, o transporte de pessoas tem acompanhado a dinâmica da globalização em todo o mundo. Rapidez, segurança e eficiência tem sido os princípios fundamentais para este setor. Chegar ao destino não é suficiente, é necessário encurtar tempo e distância. O avião incorporou facilmente estas qualidades.

Atualmente, devido à conjuntura sócio-econômica, nacional e internacional, as Companhias Aéreas tiveram que entrar num processo de reestruturação econômica-financeira e operacional, procurando redefinir o seu planejamento estratégico. Neste contexto os Sistemas de Custos são essenciais, pois são capazes de dar suporte aos gestores, fornecendo-lhes informações.

Diante disso, vislumbra-se a necessidade de um estudo sobre os Sistemas de Custos nas Companhias Aéreas. O estudo considera as empresas de grande porte do setor, mas devido à acirrada disputa e a conjuntura sócio-econômica atual, limita-se a: Apresentação do sistema de custos exigido pelo Departamento de Aviação Civil (DAC), órgão que controla as atividades do transporte aéreo do país; A análise do sistema de custeio, para fins gerenciais, utilizado pela Viação Aérea São Paulo (Vasp); A demonstração de um sistema de formação do preço das tarifas aéreas, baseado nos custos.

Ao final, é possível dizer que, o estudo produziu informações e indicativos, para considerar que os sistemas de custeio adotado pela VASP, tem sido uma poderosa ferramenta, capaz de atingir os objetivos da empresa, para redefinir o tamanho da mesma e a sua atuação, capacitando-a num mercado em intensa mutação.

Palavras-Chave: Sistema de custos, Formação de preço, Transporte Aéreo.

ABSTRACT

In the last decades, public transportation has been following the globalization dynamics. Rapidity, safety and efficiency have been the basic principles for this sector. Arriving at the destiny is not enough anymore. It is necessary to shorten time and distance. Airplane incorporated all these qualities easily.

Nowadays, due to domestic and international social-economic characteristics, the Air-companies had to start a reorganization process to redefine their strategic planning. Costs Systems are now essential in the context because they are able to give administrators the proper information support.

Considering all that, a study about Air-companies Cost Systems is really necessary. It is considering though only the great Companies in the sector, but because of hard dispute and the social-economic situation it is also including a study of: The Cost System required by the Brazilian Civil Aviation Department (DAC); Cost systems analysis for administration (managing) purposes used by Viação Aérea São Paulo (VASP); A demonstration of one air fare system based in the costs.

Finally, it is possible to say that the study created demonstrations and indications to consider that cost System used by VASP has been a powerful instrument capable to achieve the company's goals to redefine its size and its action for market, which is progressive intense mutation.

Keyword: Cost Systems, air fare system based in the costs, Public transportation

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Percentual dos custos sobre a receita.....	52
Tabela 2: Demonstração do resultado 2xxx.....	53
Tabela 3: Consumo médio de combustível e disponibilidade de lugares.....	54
Tabela 4: Percentual da margem de contribuição sobre a receita.....	55
Tabela 5: Indicadores operacionais da Companhia VASP no ano de 2xxx.....	56
Tabela 6: Receita e custo total por passageiros -1.....	58
Tabela 7: Demonstração do resultado (simplificada).....	65
Tabela 8: Indicadores operacionais.....	65
Tabela 9: Margem de contribuição unitário.....	68
Tabela 10: Receita e custo total por passageiros -2.....	69

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	11
1.1 TEMA.....	14
1.2 PROBLEMA.....	14
1.3 OBJETIVOS.....	14
1.3.1 Objetivo Geral	14
1.3.2 Objetivos Específicos	14
1.4 JUSTIFICATIVA.....	15
1.5 METODOLOGIA.....	16
 2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	19
2.1 CONTABILIDADE.....	19
2.2 CONTABILIDADE DE CUSTOS.....	21
2.2.1 Terminologia Contábil	22
2.2.2 Classificação dos Custos	24
2.2.3 Sistemas de Custos	26
2.2.4 Princípios Contábeis	27
2.3 MÉTODOS DE CUSTEIO.....	28
2.3.1 Custeio por Absorção	29
2.3.2 Custeio Variável	29
2.3.3 Custeio Baseado em Atividades (ABC)	30
 3. CUSTEIO SEGUNDO O DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL (DAC).....	32
3.1 DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL	32

3.2 ESTRUTURA DE GRUPOS E CENTRO DE CUSTO.....	35
3.2.1 Centro de Custos.....	35
3.2.2 Conceituação dos Grupos.....	36
3.3 RECEITAS DE VÔO.....	37
3.3.1 Tipos de Receita Voadas.....	38
3.4 PLANO DE CONTAS.....	39
3.5 CRITÉRIOS DE APROPRIAÇÃO.....	40
4. O SISTEMA DE CUSTEIO DA VASP.....	49
4.1 CUSTEIO DIRETO.....	49
4.2 RECEITAS DE VÔO.....	51
4.3 PLANO DE CONTAS.....	51
4.4 DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO.....	52
4.5 MARGEM DE CONTRIBUIÇÃO.....	55
4.6 ANÁLISE DE CUSTO-VOLUME-LUCRO.....	56
4.6.1 Ponto de Equilíbrio.....	57
4.6.1 Margem de Segurança.....	60
5. A FORMAÇÃO DE PREÇOS BASEADO NO CUSTO.....	61
5.1 FORMAÇÃO DO PREÇO	61
5.2 MÉTODOS PARA FORMAÇÃO DO PREÇO DE VENDA.....	62
5.2.1 Método Baseado no Custo da Mercadoria.....	62
5.2.2 Método Baseado nas Decisões da Empresa Concorrente.....	62
5.2.3 Método Baseado na Característica do Mercado.....	63
5.2.4 Método Misto.....	63
5.2 PRECIFICAÇÃO BASEADO EM CUSTOS.....	63

5.3 SISTEMA DE PRECIFICAÇÃO PARA A COMPANHIA VASP.....	63
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	71
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	74
APÊNDICE - Plano de contas sintético (DAC).....	77
ANEXO - Demonstrativo de resultados VASP (analítico) – 2xxx.....	102

1. INTRODUÇÃO

Com o avanço da ciência e o surgimento de novas tecnologias, ocorreram muitas transformações no mundo. Na área da saúde, através da descoberta e cura de muitas doenças; nos sistemas de transporte, com o surgimento de meios que desempenham sua função de forma cada vez melhor, mais rápido e econômico; no sistema de comunicação, com o aumento da velocidade em que se trocam informações através de equipamentos mais versáteis e eficientes.

Uma dessas tecnologias, surgidas no início do século passado, foi o avião (aparelho mais pesado que o ar). Criado pelo brasileiro Alberto Santos Dumont, o “14 BIS”, decolou no dia 23 de outubro de 1903, em Paris, realizando um dos maiores sonhos da humanidade: voar.

Com o passar dos tempos, o avião vem sendo utilizado para diversos fins, tendo maior ênfase no sistema de transporte, onde colabora com a integração dos povos, facilitando a circulação de pessoas, além de promover o trânsito de bens produzidos e consumidos em locais diferentes e muitas vezes distantes. Contribui assim para o desenvolvimento da economia mundial.

Atualmente, o transporte aéreo tornou-se um dos maiores prestadores de serviços do mundo. Com o advento da Globalização, a preocupação não é só com a redução do tempo, procura-se oferecer um produto com qualidade, preço justo, otimizando ao máximo o custo.

A Globalização iniciou-se em meados da década de 70, nos países desenvolvidos do sistema capitalista, e na década de 90, nos países subdesenvolvidos, mais especificamente, no Brasil. Esse fenômeno aumentou o nível de competitividade entre os setores produtivos e prestadores de serviços, em âmbito internacional e, principalmente, dentro das fronteiras nacionais.

O ambiente de mercado atual, onde as empresas estão inseridas, vem se alterando continuamente, o que torna a competição cada vez mais acirrada. Para que as empresas possam manter-se nesse mercado é fundamental que se tenha uma Gestão eficiente, um bom sistema de custos e, com isso, elaborar uma estratégia que possa em meio a um mercado conturbado, no segmento no qual estão inseridas, ter uma participação mais consistente.

Neste contexto, a Gestão torna-se fundamental, pois a gerência precisa concentrar-se nos mais diversos aspectos da sua empresa, em especial, o seu sistema de custos, que serve como auxílio ao controle e à tomada de decisões. Ao reunir todos esses aspectos e incertezas do mercado Globalizado, o administrador tem uma visão mais ampla de sua empresa no contexto em que está inserida e elabora assim um planejamento de estratégias específico.

Atualmente no país, as grandes empresas de transporte aéreo procuram se adaptar às novas tendências do mercado, pois até meados da década de 90, elas sofriam grande intervenção por parte do governo federal em função de regulamentação específica exercida pelo Ministério da Aeronáutica. A partir de 1997, com a desregulamentação do setor, a livre competição está mais do que nunca presente no mercado, afetando de diversas maneiras as estratégias competitivas das empresas e influenciando o padrão de concorrência no setor.

As empresas de transporte aéreo inseridas neste quadro tem buscado a reestruturação do setor, o que deverá levar alguns anos para acontecer. Todos estão procurando garantir e ampliar suas “fatias” no mercado e a maioria das empresas aéreas se

esforça para reduzir custos.

A Contabilidade, como área do conhecimento, têm por objetivo o estudo do patrimônio das organizações. Tem instrumentos para auxiliar no processo de tomada de decisão, visando adequar as empresas ao mundo Globalizado.

Uma das áreas das Ciências Contábeis, que tem por estudo a alocação de custos aos seus produtos e serviços, é a Contabilidade de Custos, que tem como principal função o auxílio ao controle e ajuda às tomadas de decisões.

A Contabilidade de Custos tem no controle a sua mais importante missão, que é a de fornecer dados, para o estabelecimento de padrões, orçamentos e outras formas de previsão, e num estágio imediatamente seguinte, acompanhar o acontecido com os valores anteriormente expostos.

A tomada de decisão consiste em dar informações sobre valores relevantes que dizem respeito às conseqüências de curto e longo prazo, tais como, medida de cortes de produtos, fixação de preços de vendas, opção de compra ou fabricação etc.

Com o aumento da competitividade no mundo, os custos tornam-se peça fundamental para a tomada de decisão de uma empresa, pois com a alta competição existente, as empresas não podem mais definir seus preços aleatoriamente.

Para acompanhar o desenvolvimento da ciência e da tecnologia, a Contabilidade vem criando sistemas de informações que permitam um melhor gerenciamento dos custos.

Diante disso, vislumbra-se a necessidade de um estudo sobre sistemas de custos no setor transporte aéreo, uma vez que se trata de um setor de grande disputa.

O foco de estudo do presente trabalho é o sistema de custos utilizado pela companhia de transporte aéreo regular VASP (Viação Aérea São Paulo) e a precificação baseado nos custos.

1.1 TEMA

Sistema de custos nas companhias aéreas.

1.2 PROBLEMA

Qual o sistema de custos utilizado pela companhias aéreas, na prestação de serviços de transporte aéreo brasileiro?

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 Objetivo Geral

O objetivo geral deste trabalho é analisar o sistema de custos em uma empresa de transporte aéreo regular de passageiros (VASP).

1.3.2 Objetivo Específico

- a) Apresentar o Sistema de Custeio exigido pelo Departamento de Aviação Civil
- b) Identificar o Sistema de Custos, para fins gerenciais, utilizado pela VASP.
- c) Demonstrar um sistema de precificação baseado nos custos, para uma empresa de transporte aéreo regular de passageiros.

1.4 JUSTIFICATIVA

Com o processo de Globalização da economia, as empresas de transporte aéreo estão inseridas num ambiente onde a concorrência tende a ser mais intensa. Este fenômeno faz com que os dirigentes das empresas tenham grande preocupação com a estratégia competitiva que devem utilizar, bem como os custos de seus serviços.

Em decorrência desse mercado globalizado, as empresas necessitam entrar em um processo de evolução, o que torna cada vez mais necessário a utilização dos sistemas de custos, fornecendo informações para o gerenciamento e a tomada de decisão.

Os sistemas de custos tornam-se indispensáveis para que as empresas de transporte aéreo possam mensurar e alocar os custos de seus serviços da maneira mais adequada possível, podendo assim, competir melhor no mercado, principalmente quando a empresa busca destacar-se pelo preço baixo de suas tarifas aéreas.

Tarifas menores, melhoria no serviço de bordo e de terra, atendimento personalizado, constituem “armas” utilizadas pelas empresas aéreas para melhor competir.

Os sistemas de custo são imprescindíveis para a empresa poder concorrer no ambiente globalizado. A escolha do melhor sistema de custeio é que vai diferenciar uma empresa com relação a seus concorrentes, pois um bom sistema de custeio cria para a empresa uma posição diferenciada com o passar dos anos.

Shank & Govindarajan (1997, p.118) mencionam que em termos de vantagem competitiva as duas formas genéricas em que as empresas possam desenvolver vantagem competitiva sustentável, são:

1. Baixo Custo: Cujo foco principal desta estratégia é obter um baixo custo em relação aos concorrentes. A liderança de custos pode ser conseguida através de abordagens como as economias de escala de produção, efeitos de curvas de aprendizagem, rígido controle de custo e minimização de custos em áreas como pesquisa e desenvolvimento, serviços, força de venda ou publicidade.
2. Diferenciação: O foco principal desta estratégia é diferenciar a oferta de

produtos da unidade de negócios, criando assim alguma coisa que seja percebida pelos clientes, como sendo algo único. Abordagens de diferenciação incluem fidelidade à marca, serviço superior ao cliente, rede de distribuição, projeto de produto e características de produtos e/ ou tecnologia de produto.

Torna-se de grande valor relacionar os custos de produção com as estratégias competitivas que a empresa esteja utilizando, auxiliando a tomada de decisão sobre as posições que poderão assumir para competir no mercado.

Diante do mau desempenho do setor de transporte aéreo brasileiro, influenciado pelas condições desfavoráveis da economia nacional e instabilidade no cenário internacional, a Companhia Aérea VASP, considerada a segunda mais antiga das grandes empresas de transporte aéreo de bandeira nacional, tem sido destaque no setor.

Vislumbra-se aqui um estudo sobre o sistema de custeio das companhias aéreas, em especial o da companhia VASP, a fim de demonstrar a precificação baseado nos custos.

1.5 METODOLOGIA

Para melhor entendimento do que se pretende nesta monografia, faz-se necessário um esclarecimento sobre a metodologia que nela está sendo utilizada.

A Dissertação Monográfica é exigida tanto em nível de graduação quanto em nível de pós-graduação, sobretudo no mestrado. Trata-se de um trabalho de término de curso ou de unidade de programa de uma disciplina, que serve como atividade de desempenho escolar a ser avaliada. Visa o treinamento de estudantes de cursos de graduação, análise de texto, crítica e discussão de idéias, habilidades de síntese e comunicação. Objetiva corrigir o hábito dos alunos de transcrever os textos consultados. É um trabalho de extração, ou seja, com análise e reflexão, e não de produção de conhecimento. É uma investigação meticulosa,

um exame crítico, uma avaliação e interpretação do material encontrado. É a forma mais eficaz de treinar o estudante que é o futuro pesquisador.

O conhecimento científico é do tipo que se encontra na literatura, que resulta da investigação da realidade através da utilização de determinado método. Para Ruiz (1978, p.48), “A pesquisa científica é a realização concreta de uma investigação planejada, desenvolvida e redigida de acordo com as normas de metodologia consagradas pela ciência”.

A pesquisa tem como objetivo procurar respostas para os problemas ou as questões a que se propõe responder, como também oferecer um completo entendimento daquilo que está sendo pesquisado. Para fazer pesquisa, além de utilizar o conhecimento que já possui sobre o assunto, o pesquisador deverá ser capaz de dominar as técnicas e os métodos, como também, ter condições de assumir outras condutas para alcançar os resultados pretendidos.

A presente pesquisa caracteriza-se como um estudo do tipo exploratório, uma vez que tem por objetivo, segundo Bruyne (1982, p.25), “descobrir problemáticas novas, renovar perspectivas existentes ou sugerir hipóteses fecundas, preparando assim o caminho para pesquisas ulteriores”.

As pesquisas exploratórias são usualmente utilizadas quando se procura oferecer uma visão mais aprofundada sobre determinado tema, cujo conhecimento ainda não permite hipóteses mais precisas. Esse tipo de pesquisa tem por objetivo caracterizar inicialmente o problema, classificá-lo e defini-lo sem objetivo de resolvê-lo, mas somente caracterizá-lo.

A presente pesquisa trata de um estudo de caso, onde é feita uma análise, sobre o sistema de custeio das companhias de transporte aéreo .

A execução desta monografia está dividida nas seguintes etapas: coleta e análise dos dados bibliográficos, revisão teórica, coleta e análise dos dados da empresa, apresentação de conclusões e recomendações para futuras pesquisas.

Na coleta de dados bibliográficos, procura-se selecionar as bibliografias consideradas pertinentes à elaboração da monografia. Já na análise dos dados bibliográficos, são estabelecidos os critérios de classificação dos dados, com o objetivo de manter somente o que poderia ser utilizado na revisão teórica.

Para a coleta dos dados junto à Companhia VASP, adota-se o roteiro de entrevista aberta, com objetivo de obter dados para apresentação da empresa e análise dos mesmos.

Para complementar os dados obtidos em entrevista, serão utilizados outros dados secundários, extraídos de documentos do Departamento de Aviação Civil (DAC) e da própria Companhia, tais como: Regulamentos, histórico, cadernos informativos, revistas especializadas no ramo etc. Também é utilizado contato telefônico e de correio eletrônico.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O presente tópico inicia-se por uma breve descrição da história da Contabilidade, seguida de comentários sobre a Contabilidade de Custos, sistemas de custos e princípios fundamentais da Contabilidade aplicados ao custo.

2.1. CONTABILIDADE

Contabilidade é a ciência que estuda os fenômenos que ocorrem com o patrimônio das entidades com fins lucrativos (organizações empresariais), ou não (órgãos governamentais dos Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário ou entidades filantrópicas).

O Manual de Contabilidade das Sociedades por Ações, da FIPECAFI, coordenado por Sérgio de Iudícibus, Eliseu Martins e Ernesto Rubens Gelbcke (1995, p.58), expõe:

A contabilidade é, objetivamente, um sistema de informação e avaliação destinado a prover seus usuários com demonstrações e análises de natureza econômica, financeira, física e de produtividade, com relação à entidade objeto da contabilização.

Para Neves e Viceconti (1997, p.1) “[...] a Contabilidade é uma ciência que desenvolveu uma metodologia própria com finalidade de: controlar o *patrimônio*, apurar o *resultado* e prestar *informações* aos usuários.”

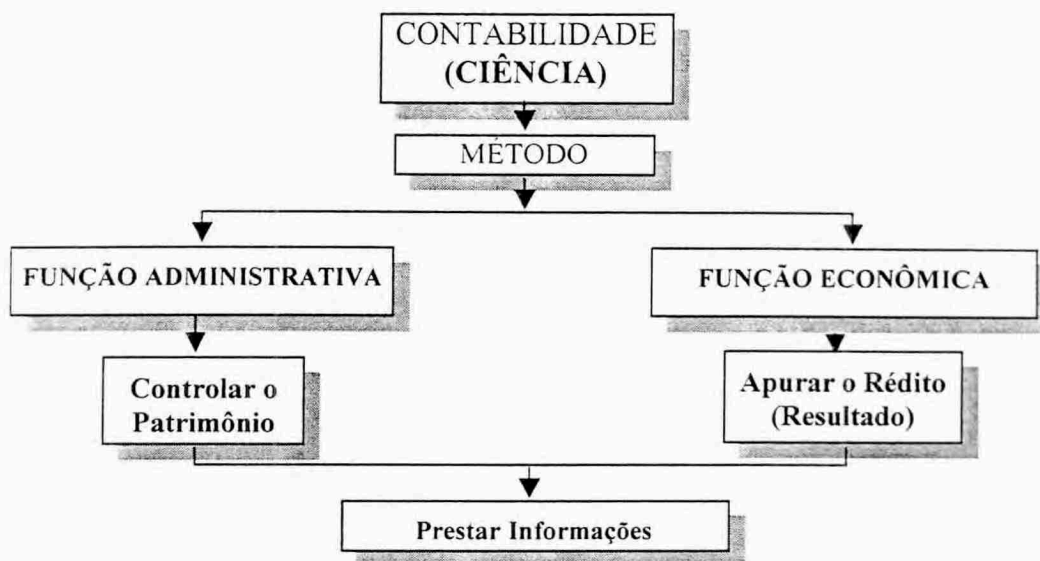


Figura 1 - Diagrama de um Sistema de Contabilidade

Fonte: Neves e Viceconti (1997, p.1)

O Prof. Frederico Melis, citado por Sá (1995, p.248), divide a história da Contabilidade em quatro períodos distintos:

- 1º) História Antiga ou da Contabilidade Empírica, que vai de 8.000 AC a 1202 DC;
- 2º) História Média ou da Sistematização da Contabilidade, de 1202 a 1494;
- 3º) História Moderna ou da Literatura da Contabilidade, de 1494 a 1840;
- 4º) História Contemporânea ou Científica da Contabilidade, de 1840 até os dias de hoje.

No primeiro período, foram contemplados estudos dos registros contábeis (na Suméria, no Egito, no Elão, etc.); aparecimento do Liber Abaci, de Fibonacci, o Pisano. No segundo período, século XIII, surgem as partidas dobradas, de Fra Lucas Pacioli. O terceiro período é contemplado com o surgimento da primeira obra literária publicada em Veneza em 1494, *Summa de Arithmetica, Geometria, Proportioni et Proportionalita* de Fra Lucas Pacioli a quem é creditada a invenção da escrituração contábil por partidas dobradas. Viveu e escreveu em uma época que exigia o registro de transações comerciais. Esse período também foi marcado por centenas de obras publicadas em todo o mundo. No quarto período, inicia a fase das Doutrinas Contábeis, com o lançamento, em 1840, da obra de Francesco Villa, abrindo o período científico da Contabilidade.

Nos dias atuais, a Contabilidade vem evoluindo extraordinariamente como Ciência, tendo em vista o grande número de obras publicadas de autores renomados.

2.2 CONTABILIDADE DE CUSTOS

Com o advento da Revolução Industrial e a conseqüente proliferação das empresas industriais, a Contabilidade viu-se com o dilema de adaptar os procedimentos de apuração do resultado em empresas comerciais para as empresas industriais, que adquiriam matérias-primas e utilizavam fatores de produção para transformá-las em produtos destinados à venda.

Inicialmente, a Contabilidade de Custos era utilizada para resolver problemas de mensuração monetária dos estoques e do resultado. Contudo, conforme Martins (1998, p.21)

[...] devido ao crescimento das empresas, com o conseqüente aumento da distância entre o administrador e ativos e pessoas administradas, passou a Contabilidade de Custos a ser encarada como uma eficiente forma de auxílio no desempenho dessa nova missão, a gerencial.

Para Santos (1987, p.19), “[...] qualquer atividade que manipule valores está sujeita ao controle de custos. Desde o pequeno agricultor até o microempresário e a grande empresa necessitam do controle de custos”.

Segundo Leone (1997, p.19):

A Contabilidade de Custos é o ramo da Contabilidade que se destina a produzir informações para os diversos níveis gerenciais de uma entidade, como auxílio às funções de determinação de desempenho, planejamento e controle das operações e de tomada de decisões.

O campo da Contabilidade de Custos, atualmente, é definido por Martins (1998, p.22):

A Contabilidade de Custos tem duas funções relevantes: no auxílio ao controle e na ajuda às tomadas de decisões. No que diz respeito ao controle, sua mais importante missão é fornecer dados para o estabelecimento de

padrões, orçamentos e outras formas de previsão e, num estágio imediatamente seguinte, acompanhar o efetivamente acontecido para comparação com valores anteriores definidos.

Existe um consenso entre vários autores sobre a importância da Contabilidade de Custos, como um instrumento Contábil, no auxílio à Administração nos diversos níveis Gerenciais, para solução dos diversos problemas das empresas.

2.2.1 Terminologia Contábil

Este tópico contempla uma terminologia de custos bastante usual, aplicável a empresas de qualquer setor, quer tenham ou não fins lucrativos.

Os principais conceitos são a seguir destacados:

- **Gasto** – valor de um dispêndio assumido por uma entidade, visando a obtenção de um bem ou serviço, tendo como contrapartida a entrega ou a promessa de entrega de ativos (geralmente bem numerário).

Para Martins (1998, p.25), gasto é “Sacrifício financeiro com que a entidade arca para a obtenção de um produto ou serviço qualquer, sacrifício esse representado por entrega ou promessa de entrega de ativos (normalmente dinheiro).”

Segundo Viceconti e Neves (1995, p. 241), gasto significa:

Sacrifício que a entidade arca para a obtenção de um bem ou serviço, representado por entrega ou promessa de entrega de ativos (normalmente dinheiro) e concretiza-se quando os serviços ou bens adquiridos são prestados ou passam a ser propriedade da empresa.

Na visão de A. Lopes de Sá (1995, p.231), gasto representa “Despesa, custo, investimento feito para obter uma utilidade.”

- **Investimento** – bens e direitos registrados no ativo das empresas em função de sua vida útil ou benefícios futuros;

Martins (1998,p.25) diz que :

Investimento é um gasto ativado em função de sua vida útil ou de benefícios atribuíveis a futuro(s) período(s). Todos os sacrifícios havidos pela aquisição de bens ou serviços (gasto) que são “estocados” nos ativos da empresa para baixa ou amortização quando de sua venda, de seu consumo, de seu desaparecimento ou de sua desvalorização são especificamente chamados de investimento.

Já Viceconti e Neves (1995, p. 241) dizem que o investimento é o "gasto com bem ou serviço ativado em função de sua vida útil ou de benefícios atribuíveis a períodos futuros.”

- **Custo** – é todo gasto com material e mão-de-obra incorrido na elaboração de um bem material ou de um serviço (produto final).

Martins (1998, p.25) define custo como “Gasto relativo a um bem ou serviço utilizado na produção de outros bens ou serviços.”

Hansen e Mowen (2001, p.61) dizem “É o valor em dinheiro, ou equivalente em dinheiro, sacrificado para produtos e serviços que se espera que tragam um benefício atual ou futuro para a organização.”

Vale salientar que os custos começam quando se inicia a elaboração do produto ou a execução do serviço e terminam quando o produto está pronto para venda ou o serviço está efetivamente concluído.

- **Despesa** – sob o aspecto etimológico, o termo origina-se do latim *dispensa*; tudo aquilo que se despende; dispêndio.

Martins (1998, p.25) conceitua despesa como “Bem ou serviço consumidos direta ou indiretamente para a obtenção de receitas.”

Na concepção de Sá (1996, p.153) despesa é:

Investimento de capital em elemento que direta ou indiretamente irá produzir uma utilidade à empresa ou à entidade e que expressa um valor de consumo no ato da sua verificação, ou seja, um elemento que não voltará a prestar outro ato semelhante.

Para Viceconti e Neves (1995, p.242), despesa é um “Gasto com bens e serviços não utilizados nas atividades produtivas e consumidos com a finalidade de obtenção de receita.”

Com a distinção entre custo e despesa, pode-se chegar a um custo dos bens ou serviços o mais próximo possível da realidade.

- **Perda** - as perdas só são consideradas perdas na produção quando são ocorridas involuntariamente ou anormal .

Martins (1998, p.25) conceitua perda como: “[...] bem ou serviço consumidos de forma anormal ou involuntária.”

Maher (2001, p.206) classifica a perda em dois aspectos:

Perdas normais na produção: As perdas normais são esperadas como parte do processo de produção.

Perda anormais na produção: São perdas não usuais ou anormais, relacionadas com razões outras que não a operação regular no processo de produção.

2.2.2 Classificação dos Custos

Os custos com relação à sua apropriação aos produtos fabricados são classificados:

- **Custos Diretos** – são gastos incorridos na produção de um bem ou serviço, que se podem identificar com esse bem ou serviço.

Ex.: Matéria-prima

Para Viceconti e Neves (1997, P.245), Custos diretos são “aqueles que podem ser apropriados diretamente aos produtos fabricados, porque há uma medida objetiva de seu consumo nesta fabricação .”

Maher (2001, p.206) define Custos diretos como, “[...] qualquer custo que pode ser relacionado diretamente com um objeto do custo (produto).”

- **Custos Indiretos** - são gastos incorridos no processo de elaboração de um bem ou serviço, de forma indireta; todo gasto que não se pode identificar diretamente com um produto ou serviço.

Ex.: Aluguel da fábrica

Para Viceconti e Neves (1997, P.245), Custos indiretos são:

[...] os custos que dependem de cálculos, rateios ou estimativas para serem apropriados em diferentes produtos, portanto, são os custos que só são apropriados indiretamente aos produtos. O parâmetro utilizado para as estimativas é chamado de **base** ou **critério** de rateio.

Maher (2001, p.206) define Custos indiretos como, “[...] qualquer custo que não pode ser relacionado diretamente com um objeto do custo (produto).”

Os custos com relação aos níveis de produção são classificados:

- **Custos Fixos** - são aqueles que independem do volume produzido (de bens ou serviços) ou se a empresa está ou não produzindo.

Ex.: Aluguel da fábrica

Para Viceconti e Neves (1997, P.246), “São aqueles cujos valores são os mesmos quaisquer que seja o volume de produção da empresa.”

Maher (2001, p.75) define Custos fixos como, “Custos que não se alteram quando o volume se altera, dentro de um intervalo relevante de atividade.”

- **Custos Variáveis** - aquele que varia de acordo com as quantidades produzidas de um bem ou volume de serviços executados.

Ex.: matéria-prima

Viceconti e Neves (1997, P.246) dizem que custos variáveis: “[...] são aqueles cujos valores se alteram em função do volume de produção da empresa. [...]”

Maher (2001, p.75) conceitua custos variáveis como: “Custos que se alteram na proporção direta da alteração de volume, dentro de um intervalo relevante de atividade.”

2.2.3. Sistemas de Custos

É conjunto de elementos materiais e humanos, princípios e idéias, dispostas e coordenadas entre si, que funciona, estruturalmente organizado, abrangendo a área de conhecimento da Contabilidade de Custos, dentro do campo das Ciências Contábeis.

Os Sistemas de Contabilidade de Custos, dependendo de como se desenvolve o processo de elaboração do produto ou de execução do serviço, pode ser de duas espécies,:

- **Por Processo** – também conhecido como *Produção Contínua* – neste sistema contabilizam-se os custos em contas específicas, durante o período contábil da entidade (período para apuração de custos, por ela estabelecido) e ao final desse período, faz a apuração de custos, atribuindo-os ao(s) produto(s) ou serviço(s).
- **Por Ordem (de Produção, de Fabricação, ou de Serviço)** – neste sistema, os custos são apurados por ordem. É mais utilizado por empresas que trabalham por encomenda.

O Sistema de Contabilidade de Custos que se pode tornar mais adequado às empresas prestadoras de serviços, mais especificamente às empresas de transporte aéreo regular, é o Sistema por Processo.

2.2.4 Princípios Contábeis

Os Princípios contábeis, geralmente aceitos e os que mais se materializam em custos são:

- **da realização:** permite este princípio o reconhecimento contábil do resultado (lucro ou prejuízo) apenas quando na realização da receita. E ocorre a realização da receita, em regra, quando da transferência do bem ou serviço para terceiros (MARTINS, 1998, p.35).
- **da Competência:** As receitas e as despesas devem ser incluídas na apuração do resultado do período em que ocorrerem, sempre simultaneamente quando se correlacionarem, independentemente de recebimento ou pagamento. (ART. 9º CFC).
- **do Custo Histórico como base de valor:** Os ativos são registrados contabilmente por seu valor original de entrada, ou seja, histórico (MARTINS, 1998, p.37).
- **da Consistência:** Os procedimentos adotados para registrar dados num período, devem ser mantidos nos períodos subseqüentes e, em ocorrendo mudança de critérios devem ser ressaltados nos relatórios e os seus efeitos nas demonstrações contábeis devem ser divulgados (BENATO, 1992, p.97).
- **Conservadorismo:** O contador, diante da dúvida sobre como tratar um determinado gasto

como ativo ou redução do patrimônio líquido, deve optar pela forma de maior precaução, ou seja, registrar os itens do ativo e da receita pelo menor valor e os itens do passivo e da despesa pelo maior valor (MARTINS, 1998, p.40).

- **da Materialidade:** [...] Desobriga de um tratamento mais rigoroso aqueles itens cujo valor monetário é pequeno dentro dos gastos totais. Porém, [...] a soma de diversos itens irrelevantes pode ser material e, nesse caso, um tratamento mais rigoroso precisa ser utilizado (MARTINS 1998, p.41).

A Contabilidade de Custos consegue resolver problemas e produzir informações utilizando-se de várias técnicas, como as de matemática e de estatística. Porém, as informações e as soluções advindas são apenas detalhes que devem formar um todo, que somente terá utilidade para os diversos níveis gerenciais, se estiver coeso e articulado com os princípios contábeis.

2.3 MÉTODOS DE CUSTEIO

Existem vários métodos de custeio nos quais os custos de produção podem ser apropriados aos produtos. A escolha por determinado método depende das informações que se pretende obter, do conhecimento do pessoal envolvido e da relação entre gasto e benefício.

Os métodos de custeio mais conhecidos são: Custeio por Absorção, Custeio Direto (ou Variável), Custeio RKW e Custeio Baseado em atividades (ABC)

2.3.1 Custeio por Absorção (Custeio Pleno)

Neste método, também chamado de Custeio Pleno, procura-se alocar os custos de produção ao produto ou serviço de forma direta ou indireta.

Segundo Martins (1998, p.41), “[...] Consiste na apropriação de todos os custos de produção aos bens elaborados, e só os de produção; todos os gastos relativos ao esforço de fabricação são distribuídos para os produtos feitos.”

O custeio por absorção consiste na apropriação de todos os custos de produção, quer fixos, quer variáveis, quer diretos ou indiretos, e tão somente os custos de produção, aos elaborados. As despesas devem ir diretamente ao resultado.

A distinção principal no custeio por absorção, é entre custos e despesas. Esta separação é importante, pois as despesas são jogadas imediatamente contra o resultado do período, enquanto os custos relativos aos produtos em elaboração e aos produtos acabados que não tenham sido vendidos, estarão ativados nos estoques desses produtos.

É considerado um método básico para atender às exigências fiscais e societárias, apesar de ser questionável para fins gerenciais devido ao estabelecimento de critério de rateios aos custos indiretos.

2.3.2 Custeio Variável (Custeio Direto)

No Custeio Variável ou Direto, só são apropriados à produção, os custos variáveis. Os custos fixos são jogados diretamente à conta de resultado (juntamente com as despesas) sob alegação de que estes ocorrem independentemente do volume de produção da empresa.

Para Martins (1998, p.214), evidencia “[...] critério fartamente analisado por nós em que se apropriam todos os custos de produção, quer fixos, quer variáveis, quer diretos ou indiretos, e tão somente os custos de produção, aos produtos elaborados”.

Desse modo, segundo NEVES, VICECONTI (1996, P.319) “o custo dos produtos vendidos e os estoques finais de produtos em elaboração e produtos acabados só conterão custos variáveis.”

Esse critério não é aceito legalmente para atender às exigências fiscais e societárias, porém é o método de custeio mais indicado para a tomada de decisão.

2.3.3 Custeio Baseado em Atividades (ABC)

O objetivo do ABC é apropriar os custos às atividades executadas pela empresa e, então, apropriar de forma mais adequada aos produtos às atividades, segundo o uso que cada produto faz dessas atividades.

Segundo Martins (1998, p.93), “[...] é uma metodologia de custeio que procura reduzir sensivelmente as distorções provocadas pelo rateio arbitrário dos custos indiretos.”

Para se compreender o ABC, é necessário definir o que é atividade. Nakagawa (1995, p.42) determina atividade como “[...] um processo que combina , de forma adequada, pessoas, tecnologias, materiais, método e seu ambiente, tendo como objetivo a produção de produtos.”

Segundo Martins (1998, p.102), “[...] a atribuição de custos às atividade deve ser feita da forma mais criteriosa possível, de acordo com o seguinte ordem de prioridade:”

Expõe-se abaixo, alguns termos utilizados no ABC:

- **Alocação direta** , faz-se quando existe uma identificação clara , direta e objetiva de certos

ítems de custos com certas atividades.

Ex.: Salários, depreciação

- **Rastreamento** é uma alocação com base na identificação da relação de causa e efeito entre a ocorrência da atividade e a geração dos custos.

Ex.: N° de empregados, tempo por máquina.

- **Rateio** é realizado quando não há a possibilidade de utilizar, nem alocar direta, nem rastreamento.

Existe uma distinção entre o *rateio* e o *rastreamento*. O primeiro é uma forma arbitrária de alocação de custos; já o segundo, procura analisar, através de estudos e pesquisas, a relação entre o custo e a atividade valendo-se de um direcionador de custos.

O ABC, poderá trazer benefícios para a empresa através de informações de custos mais confiáveis, quando comparadas com outros métodos de rateio, pois o ABC é uma forma de medir o consumo de atividades por produtos ou serviços.

3. CUSTEIO SEGUNDO O DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

O presente tópico inicia-se por uma explicação sobre o Departamento de Aviação Civil (DAC). Posteriormente, esclarece a origem, conceito e metodologia do sistema de absorção para as companhias aéreas. Em seguida, comenta-se sobre a estrutura de grupos, centro de custo, conceituação dos grupos, receita de voo, plano de contas e critérios de apropriação.

3.1 DEPARTAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL

O Departamento de Aviação Civil (DAC) é uma organização subordinada ao Comando da Aeronáutica (Ministério da Defesa). Sua missão é estudar, orientar, planejar, controlar, incentivar e apoiar as atividades da Aviação Civil pública e privada, além de manter o relacionamento com outros órgãos no trato dos assuntos de sua competência. Antes mesmo do Comando da Aeronáutica ser criado, o DAC já existia. No dia 22 de abril de 1931, por meio do decreto nº 19.902, assinado pelo então Presidente da República Getúlio Vargas, nasceu o Departamento de Aeronáutica Civil (na época subordinado diretamente ao Ministério da Viação e Obras Públicas). Atualmente, o Departamento de Aviação Civil, com

sede no Rio de Janeiro (Rua Santa Luzia 651 - Castelo), tem por finalidade a consecução dos objetivos da Política Aeroespacial Nacional, no setor da Aviação Civil..

Por determinação do DAC, em 15/05/81, foi constituído um grupo de trabalho com o objetivo de estudar e reformular o “Plano de Padronização de Contabilidade das Empresas de Transporte Aéreo”.

O Plano foi resultado do trabalho efetuado em conjunto entre DAC e as Empresas CRUZEIRO DO SUL (extinta), TRANSBRASIL (em concordata), VARIG e VASP, e representa o consenso no que concerne a critérios e conceituações básicas para efeito de apropriações, custeio e informações de resultados operacionais de voo. Sendo que o mesmo, serve como norma de procedimento por parte das empresas de transporte aéreo regular de âmbito nacional.

A Lei das Sociedades por Ações (Lei nº6404, de 15/12/76) estabelece, na parte que se refere às demonstrações financeiras (capítulo XV), as diretrizes e os procedimentos contábeis básicos, com o alcance significativo de padronização de conteúdo e de forma das demonstrações contábeis de todas as sociedades por ações.

Daí o consenso geral de que, quanto aos aspectos puramente contábeis, as empresas de transporte aéreo regular, também sociedades por ações e algumas até de capital aberto, ficam dispensadas de uma padronização própria das companhias aéreas e passam a seguir, integralmente, as normas gerais e os princípios de contabilidade geralmente aceitos e previstos na legislação aplicável a todas as sociedades anônimas.

O plano tem o objetivo de padronizar a publicação oficial das demonstrações contábeis das empresas de transporte aéreo regular, com o modelos do balanço patrimonial. e da demonstração do resultado, com o esquema de contas do ativo e do passivo.

Deste modo, o plano foi elaborado visando unicamente estabelecer a conceituação e a metodologia das contas que abrangem as receitas e despesas de voo, bem como, os critérios

uniformes para a fixação do custeio operacional de vôo, apropriado à rede doméstica, área, linha na rede internacional e ao tipo de equipamento.

Considerando que a Administração e a Contabilidade estão intimamente relacionadas, e que as mesmas acompanham a dinâmica empresarial, a própria evolução dos conceitos nos possibilita a divisão da Contabilidade em Geral e Gerencial.

Enquanto a Contabilidade Gerencial se preocupa com o controle das operações, a outra visa atender aos aspectos legais e fiscais.

Destacam-se, dentro da Contabilidade Gerencial, os custos, que pelas funções inerentes, possibilitam fornecer informações no:

- **Âmbito Externo**

- a) Fornecer informações ao órgão concedente (DAC)
- b) Fornecer dados e informações econômicas ao Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (SNEA), visando estudos para fixação das tarifas.

- **Âmbito Interno**

- a) Fornecer dados de custeio para medição e otimização dos resultados.
- b) Informações básicas para avaliação dos estoques.
- c) Fornecimentos de informações para o planejamento e tomada de decisões.

A metodologia aplicada para efeito desse plano foi a adoção do *sistema de apropriação direta*, que tem como vantagem a visualização dos custos de forma clara e objetiva, agilizando as informações e suas respectivas conclusões.

Entretanto, em alguns centros de custo poderão ser aplicados critérios de distribuição, desde que devidamente conceituados no plano.

3.2 ESTRUTURA DE GRUPOS E CENTRO DE CUSTO

3.2.1 Centro de Custo

Define-se centro de custo como sendo um agrupamento de despesas inerentes a uma atividade ou serviço, cujo conhecimento e controle individual é de interesse da administração, bem como, presta-se a apuração do custo dos serviços executados.

Para efeito de apropriação de custos e relatórios demonstrativos, foram estruturados e definidos os seguintes grupos e seus respectivos centros de custo:

Grupo 1 – Operações de Vão

Centro de Custo Direto

Tripulantes Técnicos
Comissários de Bordo
Combustível
Depreciação
Manutenção e Revisão
Seguro de Aeronaves
Tarifas de Pouso
Auxílio a Navegação
Arrendamento de Aeronaves

Centros de Custo Indiretos

Organização Terrestre
Serviços ao Passageiro
Outras Despesas

Grupo 2 – Despesas Comerciais

Despesas Comerciais – Passageiro
Despesas Comerciais – Carga

Grupo 3 – Despesas Administrativas

Grupo 4 – Outros Centros de Custo

Oficinas
Treinamento e Ensino

Grupo 5 – Outros Serviços Operacionais

Serviços a Terceiros
Despesas Especiais
Despesas Amortizáveis

3.2.2 Conceituação dos Grupos

Grupo 1 – Operação de Vôo

Centros de Custo Diretos

São aqueles diretamente envolvidos com a operação de vôo e perfeitamente identificáveis por tipo de equipamento.

Centro de Custo Indireto

São aqueles que auxiliam a operação de vôo, constituindo-se de custos não identificáveis na sua origem, por tipo de equipamento, e cuja alocação nas áreas da rede doméstica e nas linhas da rede internacional, pressupõe a adoção de critérios de distribuição.

Grupo 2 – Despesas Comerciais

São as despesas de comercialização, tais como vendas, promoções, reservas etc, subdivididas entre passageiros e cargas.

As despesas da administração comercial central deverão ser distribuídas entre passageiro e carga em função da respectiva receita.

Grupo 3 – Despesas Administrativas

São as despesas que representam as atividades administrativas ou de suporte, tais como: diretoria, recursos humanos, controladoria, segurança, auditoria e serviços gerais.

Grupo 4 – Outros Centros de Custo

Neste grupo, devem ser apropriadas inicialmente as despesas que, posteriormente, serão transferidas para as operações de vôo, através de provisão (oficinas, ensino etc.).

Grupo 5 – Outros Serviços Operacionais

Despesas ou custos que por sua natureza têm vínculo direto com a operação de vôo e que necessitam ser apurados isoladamente.

3.3 RECEITAS DE VÔO

Considera-se receita voada, a remuneração do serviço de transporte efetivamente executado.

As vendas realizadas são contabilizadas em transporte a executar até sua efetivação como receita voada.

A receita voada deverá obedecer à seguinte divisão:

- **Receita Doméstica** - Engloba a receita auferida nos vôos efetuados dentro do Território Nacional, executando-se os trechos domésticos pertencentes a vôos internacionais (cabotagem).

Ex.: De Florianópolis para São Paulo

- **Receita Internacional** - Considera-se internacional toda receita de vôos realizados de ou para fora do Território Nacional.

Ex.: De São Paulo para Japão

- **Receita de Cabotagem** - Considera-se receita de cabotagem a proveniente de passageiros e cargas domésticas em trechos domésticos de voo internacional.

Ex.: De Florianópolis para Japão, Cabotagem de Florianópolis para São Paulo para embarque no Voo São Paulo com destino para o Japão

3.3.1. Tipos de Receita Voadas

As receitas deverão ser classificadas para efeito dos demonstrativos de resultado, da seguinte forma:

- **Passagem** - Representa a receita proveniente do transporte de passageiros, a qualquer tipo de tarifa, desde que em uma linha ou trecho regular coberto por hotran (horário de tráfego aéreo nacional).

A apropriação deverá ser feita diretamente por tipo de equipamento, por área na rede doméstica e por linha na rede internacional.

- **Excesso de Bagagem** - Representa a receita proveniente do peso excedente da bagagem por passageiro, determinado pelos regulamentos vigentes.

A apropriação deverá ser feita diretamente por tipo de equipamento, por área na rede doméstica e por linha na rede internacional.

- **Carga** - Representa a receita proveniente da carga transportada em aeronaves cargueiras ou em porão de aeronaves passageiro, de acordo com a tarifa estabelecida por trecho e por tipo de carga, em linhas regulares.

A apropriação deverá ser feita diretamente por tipo de equipamento, por área na rede doméstica e por linha na rede internacional. Caso não seja possível, deverá ser utilizado um critério de distribuição que levará em consideração as tarifas por trecho e as Ton/Km

transportadas.

- **Mala Postal** - Representa a receita proveniente do transporte de correio nacional ou internacional, excetuando-se a Rede Postal Noturna (RPN) que deverá ser tratada isoladamente.

A apropriação deverá ser feita por tipo de equipamento, por área na rede doméstica e por linha na rede internacional, proporcionalmente as Ton/Km Transportadas de correio.

- **Fretamento de Passageiro** - Representa a receita proveniente de qualquer voo não regular, feito através de contrato próprio para transporte de grupos de passageiros.

A apropriação deverá ser feita diretamente por tipo de equipamento, na área de fretamentos da rede doméstica e por linha de fretamento da rede internacional.

- **Fretamentos de Carga** - Representa a receita proveniente de voos contratados para o transporte de carga em um determinado trecho.

A apropriação deverá ser feita diretamente por tipo de equipamento, na área de fretamentos da rede doméstica e por linha de fretamentos da rede internacional.

- **Outras Receitas de Voo** - Representa as receitas eventuais que, por suas características, devam ser controladas isoladamente.

A sua apropriação deverá ser feita diretamente por tipo de equipamento, por área na rede doméstica e por linha na rede internacional.

3.4 PLANO DE CONTAS

O DAC, juntamente com as Companhias Aéreas, elaborou um plano de contas específico para Companhias Aéreas Comerciais, no qual, cada grupo e suas respectivas contas

são conceituadas quanto a sua apropriação por centro de custo, permitindo estabelecer uma relação matricial com os diversos centros de custo, conforme “mapa de apropriação de custo e despesa”(apêndice A).

3.5. CRITÉRIOS DE APROPRIAÇÃO

Este item trata da metodologia e critérios de apropriação dos custos diretos e indiretos, despesas comerciais e administrativas.

Conforme o manual do DAC, os critérios de apropriação podem ser:

Grupo 1 – Operações de Vôo

Tripulantes Técnicos

Por custo de tripulantes técnicos, entendem-se os gastos com salários, encargos sociais, treinamento, despesas de viagens, alimentação a bordo etc., com os comandantes, co-pilotos, mecânicos de vôo, 1º e 2º oficiais e outros que poderão ser considerados como tripulação de aeronave, excetuando-se os comissários de vôo. Neste item, não deverão ser incluídos os gastos de administração do pessoal de vôo, os quais são apropriados no centro de custo de organização terrestre. A apropriação deverá ser feita por tipo de equipamento, podendo, entretanto ser utilizado um custo teórico com base no volume ideal de tripulantes por frota para a distribuição dos custos mensais, de forma a manter uma homogeneidade de critérios.

A distribuição dos custos deverá ser feita por área na rede doméstica e, por linha, na rede internacional em função de horas voadas ou horas operadas, entretanto, nas

operações noturnas, deverá ser incluído um adicional na taxa de distribuição, que representa o adicional noturno.

Comissários de Bordo

Por custo de comissários de bordo, entende-se o gasto com salários, encargos sociais, treinamento, despesas com viagem, alimentação e administração dos comissários.

A distribuição dos custos deverá ser feita por tipo de equipamento, por área na rede doméstica e, por linha, na rede internacional, em função das horas voadas ou horas operadas, ponderado pelo número de tripulantes por tipo de equipamento.

Nas operações noturnas, deverá ser incluída no custo uma parcela que represente o adicional noturno.

Combustível

Representa o consumo calço a calço (início do acionamento dos motores até o término do voo quando são desligados) por tipo de equipamento, apropriados nas operações de voos produtivos e improdutivos, valorizado pelo preço médio de tanqueamento, incluindo taxas e despesas diretamente envolvidas com o mesmo.

A apropriação deverá ser efetuada, considerando-se o consumo efetivo por área na rede doméstica e, por linha, na rede internacional.

Depreciação de Aeronaves

Representa o custo contábil corrigido por tipo de equipamento, considerando-se o valor da aeronave mais os componentes e motores de reserva, no prazo de até 12 anos, e na forma prevista pela lei.

As empresas deverão submeter à aprovação do DAC o plano de depreciação, incluindo o aspecto relativo ao valor residual.

O custo de depreciação deverá ser apropriado tanto nos vôos produtivos como nos improdutivos, por área na rede doméstica e, por linha, na rede internacional, proporcionalmente às horas voadas em cada tipo de operação.

Manutenção e Revisão

O custo de manutenção e revisão será obtido através de uma taxa horária aplicada às horas voadas de cada equipamento.

A taxa aplicada deverá ser suficiente para cobertura de todos os gastos realizados ou incorridos de mão de obra, materiais e outras despesas diretas e ainda provisionar parcela necessária ao atendimento dos programas de manutenção preventiva e revisões futuras, como reconhecimento contábil dos encargos calculáveis.

Os valores provisionados na forma acima descrita formarão uma provisão a fim de prever a revisão de equipamento de vôo, alocada ao passivo circulante, a qual deverá pelo menos, atender às revisões previstas para o exercício seguinte, conforme especificação do fabricante e suporte técnico da engenharia de manutenção de empresa.

Seguro de Aeronaves

Representa o valor apropriado no mês por tipo de equipamento, o qual deverá ser distribuído por área na rede doméstica e, por linha, na rede internacional, de acordo com o número de horas voadas de cada operação.

Tarifas de Pouso

Representa o custo incorrido no mês com tarifas de comunicação e auxílio à navegação, por tipo de equipamento e por tipo de operação, devendo ser apropriado diretamente por área na rede doméstica e, por linha, na rede internacional.

Auxílio à Navegação.

Representa o custo incorrido no mês com tarifas de comunicação e auxílio à navegação, por tipo de equipamento e por tipo de operação devendo ser apropriado diretamente por área na rede doméstica e, por linha, na rede internacional.

Na impossibilidade de se alocar diretamente o custo por linha na rede internacional, poderá ser utilizado como critério de distribuição o rateio por km voado.

Arrendamento de Aeronaves

Representa a parcela mensal de custo conforme contrato de arrendamento, por tipo de equipamento e deverá ser considerado da seguinte forma:

- *Arrendamento Total*: quando o arrendamento inclui, além do equipamento de voo, serviços operacionais, tais como combustível, manutenção, depreciação, seguro, tripulantes e etc.

- *Arrendamento Parcial*: quando o arrendamento se refere somente ao equipamento de voo, sendo os demais custos de operação por conta da empresa contratante.

No arrendamento total, o custo deverá ser representado nos relatórios demonstrativos por item de custo e no mapa sintético, através da conta “arrendamento de aeronaves” por tipo de centro de custo.

No arrendamento parcial o custo deverá ser apropriado na mesma conta, no custo direto arrendamento de aeronaves, não havendo incidência de custo de depreciação.

Para ambos os casos, a distribuição dos custos por área na rede doméstica e por linha na rede internacional deverá ser feita em função das horas voadas em cada operação.

Organização Terrestre

Representa os custos com atendimento de aeronaves no solo, em regime de operação de voo, atendimento e despacho de passageiros em aeroportos, manuseio de carga, bagagem e outros, conforme segue: coordenação de voo; escalção de tripulantes; serviços de assistência para pouso; decolagem e preparação de aeronaves em solo; inspeção visual; testes

de rotina e reparos de aeronaves na pista, em trânsito; tarifas de permanência em aeroportos; recepção e despacho de passageiros em aeroportos; carregamento e descarregamento de carga útil; meteorologia; despacho operacional de vôo; administração do pessoal de vôo; engenharia de operações.

Os custos deverão ser distribuídos por tipo de equipamento, por área na rede doméstica e por linha na rede internacional, em função do número de pousos e/ou decolagens ponderados pelo PMD (Peso Médio de Decolagem) do equipamento de operar nas diversas localidades.

Serviço ao passageiro

Representa as despesas com refeições, lanches e conforto do passageiro a bordo, apropriadas diretamente por tipo de equipamento, por área na rede doméstica e linha na rede internacional.

As despesas com passageiro em terra (refeições, transporte, hospedagem, etc) deverão ser consideradas como organização terrestre.

Os custos que porventura não possam ser apropriados, diretamente deverão ser distribuídos em função do número de pax/km.

As empresas que possuem cozinha própria poderão apropriar os gastos reais no centro de custo oficinas, sendo que os custos das refeições deverão ser apropriados aos demais centros de custo, a custo padrão.

Outras Despesas.

Representa o valor a ser apropriado no mês, referente aos gastos amortizáveis, tais como: introdução de equipamento de vôo, criação de novas linhas e outros, cuja natureza justifique a amortização.

Quando se tratar de despesas com introdução de equipamento de voo, a apropriação deverá ser feita diretamente no equipamento e distribuída por área na rede doméstica e, por linha, na rede internacional, em função das horas voadas.

Quando se tratar de gastos com criação de novas linhas, deverão ser apropriadas na linha correspondente.

Grupo 2 – Despesas Comerciais

Despesas Comerciais – Passageiro

Representa as despesas operacionais da área comercial no desenvolvimento das atividades de: venda e emissão de bilhetes, sistema de reserva, administração de lojas, balcões de atendimento para vendas e reservas nos aeroportos, comunicação, propaganda e publicidade, comissões sobre venda e a parcela que couber pela distribuição da administração comercial central.

Para as empresas que operam as linhas domésticas e internacionais, as despesas, tanto no Brasil como no exterior, deverão ser distribuídas entre as redes doméstica e internacional em função de uma estatística de vendas dos últimos 12 meses.

O valor das despesas de cada atividade deverá ser distribuído por tipo de equipamento, por área na rede doméstica e, por linha, na rede internacional em função de assento/km.

O custo de comissão sobre vendas, líquido da comissão recebida de congêneres, deverá ser apropriado através de provisão mensal.

Despesas Comerciais - Carga

Representa as despesas operacionais da área comercial no desenvolvimento da atividade de: lojas de vendas, terminais de carga em aeroportos, serviço de coleta e entrega, promoção de vendas e publicidade, manipulação de mala postal, redespacho, desembaraço de

cargas e a parcela de custo da administração comercial central apropriada em função da receita de carga.

Para as empresas que operam linhas domésticas e internacionais, as despesas tanto no Brasil como no exterior, deverão ser distribuídas entre as redes doméstica e internacional em função de uma estatística de vendas dos últimos 12 meses.

O valor das despesas de cada atividade deverá ser distribuído por tipo de equipamento, por área na rede doméstica e por linha na rede internacional em função das toneladas/quilômetros de carga pagas e correio transportados.

Os custos de comissões sobre vendas, deduzido das comissões recebidas de congêneres deverão ser apropriados através de provisão mensal.

Grupo 3 – Despesas Administrativas

Despesas Administrativas

Englobam todos os gastos que representam as atividades administrativas ou de suporte que são: diretoria, recursos humanos, controladoria, segurança, auditoria e serviços gerais.

Os custos deverão ser distribuídos para as operações de vôo, despesas comerciais e serviços a terceiros, proporcionalmente às despesas de cada um, excetuando-se combustível e depreciação.

A parte que couber às operações de vôo e despesas comerciais deverá ser distribuída por área na rede doméstica e, por linha, na rede internacional, proporcionalmente às demais despesas excetuando-se combustível e depreciação.

Grupo 4 – Outros Centros de Custo

Oficinas

Representa os gastos das oficinas, incluindo a administração da área técnica, os quais deverão ser apropriados nas ordens de trabalho em andamento, em funções de horas trabalhadas e/ou taxa de absorção dos custos indiretos.

Deverão ser incluídos, neste centro de custo, os valores dos materiais nacionais e importados absorvidos nas ordens de trabalho.

Treinamento e Ensino

Este centro de custo representa os gastos das unidades responsáveis pelo treinamento técnico e gerencial dos funcionários, que posteriormente, serão absorvidos nos diversos centros de custo, de acordo com cada atividade específica.

O controle de tais custos, isoladamente, visa a atender o disposto no DL 6297 que trata de programas de formação profissional.

Grupo 5 – Outros Serviços Operacionais

Serviços Prestados a Terceiros

Representa os custos de serviços prestados a terceiros tais como: venda de serviços, arrendamento de equipamento e outros afins.

Despesas Especiais

Representa as despesas não incluídas nas operações do vôo e cuja característica pressupõe tratamento isolado, tais como: restaurante para funcionários, despesas com crediário reembolsadas através de receita financeira e outras de caráter eventual.

A apropriação dessas despesas, dependendo da característica de cada uma, poderá ou não ser incluída nas despesas de vôo.

Despesas Amortizáveis

Representa as despesas cujas características pressupõem a apropriação em mais de

um período, a fim de não distorcer o resultado no mês de ocorrência, tais como: gastos com introdução de equipamento novo, criação de novas linhas, consumo de materiais duráveis de comissão etc.

Tais despesas deverão ser controladas em conta do ativo diferido e apropriadas no grupo de operações de vôo através da conta “amortizações em geral”, segundo critérios próprios de cada empresa.

4. SISTEMA DE CUSTEIO DA VASP

O presente capítulo inicia-se por uma introdução e uma breve explicação sobre a origem do sistema de custeio variável da VASP; seu conceito e metodologia. Em seguida comentários sobre a demonstração de resultado, margem de contribuição e análise custo-volume-lucro, ponto de equilíbrio e margem de contribuição.

4.1 CUSTEIO DIRETO

Por determinação do Conselho Administrativo da Companhia VASP, foi constituído um grupo de trabalho com o objetivo de estudar e reformular um Sistema de Custeio que pudesse dar suporte às tomadas de decisões da companhia, visto que o sistema por absorção, devido a sua subjetividade inerente aos critérios de rateio dos custos indiretos de fabricação, poderia distorcer os cálculos dos custos unitários, e com isso induzir a decisões errôneas.

O novo sistema, implantado em 1981, é resultado do trabalho efetuado em conjunto entre Administradores, Contadores, Aviadores e Engenheiros de Vão da Companhia. Representam consenso no que diz respeito a critérios e conceituações básicas, para efeito de

custeio e informações de resultados operacionais de vôo, e o mesmo serve como instrumento de apoio à gerência.

A VASP utiliza o Sistema de Custeio Direto, cujo produto, para efeito de apropriação dos devidos custos, é denominado *Etapa de Vôo*. Logo, de forma teórica, pode-se dizer que o produto fabricado (serviço prestado) pela empresa é a *Etapa de Vôo*, a qual pode ser entendida como a ligação entre pares de Cidades. De posse desse conceito básico, passa-se a promover a alocação dos custos, que tem a seguinte distribuição:

Custos Variáveis

Diretos:

combustível,
salários variáveis de tripulantes,
serviço de bordo,
refeições de tripulantes,
tarifas de pouso e de comunicação.

Indiretos:

comissões,
materiais de comissária,
diárias de tripulantes,
transporte de passageiros,
manuseio de bagagem e cargas.

Custos Fixos

Diretos :

ordenados e encargos tripulantes,
arrendamento de aeronaves,
manutenção de aeronaves,
depreciação,
treinamentos.

Indiretos :

ordenados e encargos de funcionários,
arrendamento de áreas,
manutenção, uniformes,
seguros de imóveis,
propaganda e publicidade,
serviços de terceiros,
despesas bancárias,
despesas legais,
outras despesas.

A classificação dos custos obedece rigorosamente aos preceitos acadêmicos onde, de forma simples:

- **Custo Variável** - É aquele que varia de acordo com as unidades produzidas.
- **Custo Fixo** - É aquele cuja realização independe das unidades produzidas.
- **Custo Direto** - É aquele que se consegue atribuir diretamente ao produto.
- **Custo Indireto** - É aquele que, por não se conseguir atribuir diretamente ao produto, é feito através de critérios de rateio.

4.2 RECEITAS DE VÔO (OPERACIONAIS)

Conforme exposto no capítulo anterior (Seção 3.3), considera-se receita voada a remuneração do serviço de transporte efetivamente executado.

4.3 PLANO DE CONTAS

A Companhia VASP disponibilizou o seu plano de contas (sintético), sem conceituação de contas e métodos de apropriação. O motivo alegado da companhia foi que o Plano de Contas era muito extenso. Acrescento também o motivo de segurança, devido à acirrada concorrência no setor.

Foi-nos disponibilizada uma demonstração de resultado (analítico) de um ano qualquer (2xxx), com valores (V\$) deflacionados por um índice qualquer, para que pudéssemos seguir no raciocínio lógico.

Como se trata de transporte aéreo, muitas das contas utilizadas pela VASP tem definições parecidas na conceituação do plano de contas do DAC (apêndice 1), o que pode nos facilitar o entendimento de algumas delas.

4.4 DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO

A demonstração do resultado ,tabela 2 (pág 53), apresenta um diagnóstico da situação em que se encontra a empresa foco deste trabalho. Demonstra um Resultado Operacional Bruto positivo.

Para uma melhor análise, apresenta-se a relação percentual do custo variável, do custo fixo e do custo total, com a receita operacional bruta e a receita operacional líquida (tabela 1).

Tabela 1.
Percentual dos Custos sobre a Receita

	V\$ mil				
DESCRIÇÃO	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	TOTAL
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	123.617.614	112.267.504	133.839.735	150.868.186	520.593.039
RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA	121.788.175	109.976.835	131.578.284	148.666.881	512.010.175
CUSTOS VARIÁVEIS (1)	70.941.526	71.935.080	92.628.713	111.887.708	347.393.028
% S/ RECEITA OPER. BRUTA	57,39%	64,07%	69,21%	74,16%	66,73%
% S/ RECEITA OPER. LÍQUIDA	58,25%	65,41%	70,40%	75,26%	67,85%
COMBUSTÍVEL	39.884.553	43.688.975	54.977.445	68.033.382	206.584.354
% S/ RECEITA OPER. BRUTA	32,26%	38,92%	41,08%	45,09%	39,68%
% S/ RECEITA OPER. LÍQUIDA	32,75%	39,73%	41,78%	45,76%	40,35%
% S/ CUSTO VARIÁVEL	56,22%	60,73%	59,35%	60,81%	59,47%
CUSTOS FIXOS (2)	53.129.768	48.847.331	50.584.615	62.640.196	215.201.910
% S/ RECEITA OPER. BRUTA	42,98%	43,51%	37,79%	41,52%	41,34%
% S/ RECEITA OPER. LÍQUIDA	43,62%	44,42%	38,44%	42,13%	42,03%
CUSTO TOTAL (1+2)	124.071.294	120.782.411	143.213.328	174.527.905	562.594.938
% S/ RECEITA OPER. BRUTA	100,37%	107,58%	107,00%	115,68%	108,07%
% S/ RECEITA OPER. LÍQUIDA	101,87%	109,83%	108,84%	117,40%	109,88%

Fonte: Companhia Aérea VASP

Após análise da tabela 2, observa-se que, a empresa apresenta custos variáveis maiores que os fixos. Um dos fatores que influencia, é o alto consumo de combustível, devido a maior parte de sua frota ser composta de aeronaves antigas. Para uma melhor visualização, o gráfico 1 (pág. 54) apresenta esta relação percentual.

Tabela 2.
Demonstração do Resultado 2xxx

V\$ mil

DESCRIÇÃO	DEMONSTRATIVO DE RESULTADOS - 2XXX				em VS
	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	TOTAL
RECEITA OPERACIONAL BRUTA	123.617.614	112.267.504	133.839.735	150.868.186	520.593.039
RECEITA DE PASSAGEIROS	107.000.281	93.896.126	113.894.272	126.875.304	441.665.983
RECEITA DE CARGAS	15.587.827	17.445.378	18.887.464	22.951.354	74.872.023
OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS	1.029.506	926.000	1.057.999	1.041.528	4.055.033
(-)IMPOSTOS E CONTRIBUIÇÕES	(1.829.439)	(2.290.669)	(2.261.452)	(2.201.304)	(8.582.864)
RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA	121.788.175	109.976.835	131.578.284	148.666.881	512.010.175
CUSTOS VARIÁVEIS	70.941.526	71.935.080	92.628.713	111.887.708	347.393.028
COMBUSTÍVEL	39.884.553	43.688.975	54.977.445	68.033.382	206.584.354
SERVIÇO DE BORDO	1.269.940	857.182	1.182.893	1.038.595	4.348.611
COMISSÕES PASSIVAS	18.205.219	16.258.385	25.265.182	31.760.909	91.489.695
OUTROS CUSTOS VARIÁVEIS	11.581.814	11.130.537	11.203.194	11.054.822	44.970.368
MARGEM DE CONTRIBUIÇÃO	50.846.649	38.041.755	38.949.570	36.779.173	164.617.147
% SOBRE MARGEM DE CONTRIB.	41,8%	34,6%	29,6%	24,7%	32,2%
CUSTOS FIXOS	23.440.216	20.484.437	15.876.358	36.979.190	96.780.200
REMUNERAÇÃO E ENC. TRIPULANT.	3.963.570	3.882.127	3.737.888	4.281.642	15.865.227
ARRENDAMENTO DE AERONAVES	1.747.914	2.906.417	3.801.065	2.268.602	10.723.999
MANUTENÇÃO DE AERONAVES	10.712.370	6.313.367	740.930	17.338.518	35.105.185
DEPREC. DE EQUIPAMENTO DE VÔO	5.492.969	5.595.547	5.695.184	11.411.004	28.194.704
OUTROS CUSTOS FIXOS	1.523.392	1.786.979	1.901.291	1.679.424	6.891.085
RESULT. OPERACIONAL DE VÔO	27.406.433	17.557.318	23.073.213	(200.017)	67.836.947
CUSTOS FIXOS INDIRETOS	29.689.552	28.362.894	34.708.257	25.661.007	118.421.710
REMUNERAÇÃO E ENCARGOS	9.184.915	9.231.375	9.358.313	8.883.904	36.658.507
ALUGUÉIS E ARRENDAMENTOS	1.215.980	930.820	1.010.581	1.263.181	4.420.562
MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO	845.381	690.083	686.795	849.187	3.071.446
DEPRECIACÃO E AMORTIZAÇÃO	3.535.942	3.106.983	3.019.370	(965.104)	8.697.191
OUTRAS DESPESAS OPERACIONAIS	18.980.018	18.647.294	25.022.059	21.632.510	84.281.881
LIQUIDAÇÃO DE OFICINAS	(4.072.684)	(4.243.660)	(4.388.862)	(6.002.672)	(18.707.877)
OUTRAS (REC.) / DESPESAS OPERAC.	(8.241.494)	(22.501.106)	(36.329.958)	(24.236.086)	(91.308.643)
RECEITA DE COMISSÕES	(108.730)	(124.857)	(84.365)	(233.098)	(551.050)
RESULT. DE ENTREGA Em DOMICÍLIO	(101.174)	(113.025)	(119.468)	(120.686)	(454.354)
OUTRAS REC DESP VASPEX	(426.205)	(481.496)	(481.491)	(396.324)	(1.785.516)
OUTRAS REC DESP VASPEX ARMAZ.	(775.219)	(871.740)	(879.670)	(661.812)	(3.188.440)
OUTROS SERVIÇOS PRESTADOS	(322.139)	(172.954)	(108.197)	(346.174)	(949.464)
RESULTADO DE VENDAS EVENTUAIS	(52.624)	(116.942)	(417.977)	(148.289)	(735.831)
RESULT. DA PARTIC. SOCIETÁRIA	2.342.599	(3.467.980)	(2.703.060)	6.760.485	2.932.044
OUTRAS RECEITAS	(973.756)	(1.369.276)	(858.154)	(51.469)	(3.252.656)
RECUPERAÇÃO DE DESPESAS	(7.824.246)	(15.782.837)	(30.677.576)	(29.038.718)	(83.323.376)
RESULTADO OPERACIONAL I	5.958.378	11.695.542	24.694.934	(1.624.908)	40.723.946

Fonte: Companhia Aérea VASP

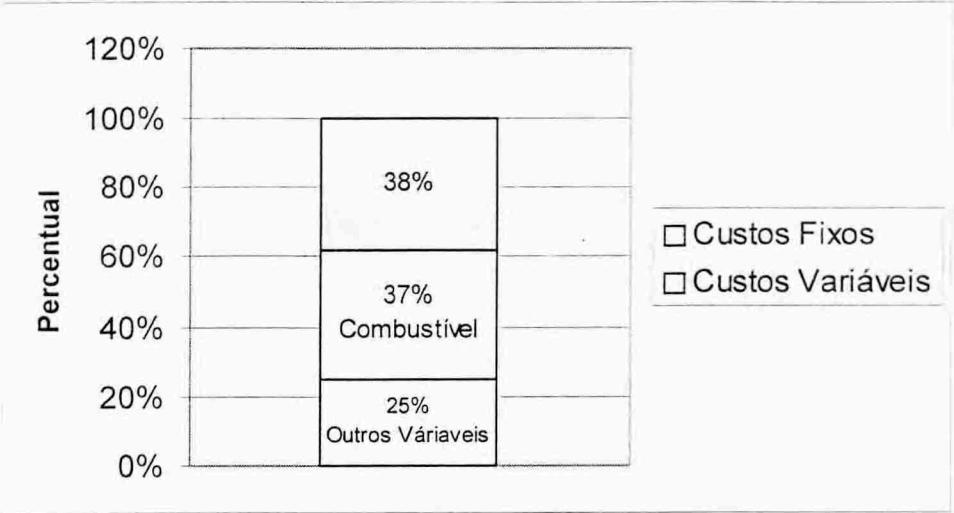


Gráfico 1
Percentual sobre a Receita Líquida

Outro exemplo prático e comparativo é mostrado na tabela 3. Refere-se ao consumo médio de combustível de uma aeronave de última geração, Boeing 737-800 (fig. 2), comparada a uma aeronave muito utilizada pela Companhia VASP, Boeing 737-200 (fig. 3) no trecho São Paulo- Florianópolis.

Tabela 3.
Consumo Médio de Combustível e Disponibilidade de Lugares

	B737-200	B737-800	Diferença	%
Consumo médio de Combustível (litros)	3200	2400	800	25%
Nº de Assentos disponíveis	110	177	67	61%

Fonte: Companhias VASP e GOL



Fig. 2: Boeing 737-800
Fonte: Boeing



Fig.3: Boeing 737-200
Fonte: Boeing

O item combustível, aqui exposto, serve apenas para demonstração de que o mesmo tem grande percentual nos custos variáveis. Mesmo substituindo as aeronaves antigas

por aeronaves mais modernas (mais econômicas e com maior capacidade de passageiros), seria uma alternativa para atenuar este percentual. Mesmo assim, os custos variáveis da companhia seriam maiores que os custos fixos. Pois a unidade referencial, no método de custeio variável da empresa, é a *Etapa de Vôo*, conforme exposto anteriormente.

Alguns autores comentam que, no caso de transporte aéreo, a maioria dos custos são fixos.

Como é comentado por Maher (2001, p.360) “Tomada a decisão de oferecer um vôo entre duas cidade, mais de 90% dos custos do vôo são fixos”.

Segundo Shank & Govindarajan (1997, p.84) “[...]em um setor de custos fixos elevados como o das empresas aéreas, [...]”

Nestes casos, temos como unidade referencial para a análise, o número (volume) de passageiros na aeronave.

4.5 MARGEM DE CONTRIBUIÇÃO

O conceito básico de Margem de Contribuição (MC), em termos unitários de produção, é a diferença entre a receita e o custo variável de cada produto. Demonstra-se na tabela 4, a margem de contribuição da empresa VASP.

Tabela 4.
Percentual da Margem de Contribuição sobre a Receita

DESCRIÇÃO	MARGEM DE CONTRIBUIÇÃO				V\$ mil
	1º Trimestre	2º Trimestre	3º Trimestre	4º Trimestre	em V\$ TOTAL
RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA	121.788.175	109.976.835	131.578.284	148.666.881	512.010.175
CUSTOS VARIÁVEIS	70.941.526	71.935.080	92.628.713	111.887.708	347.393.028
MARGEM DE CONTRIBUIÇÃO	50.846.649	38.041.755	38.949.570	36.779.173	164.617.147
% Rec. Op. Liq. s/ MC	41,1%	33,9%	29,1%	24,4%	31,6%

Fonte: Companhia VASP

4.6 ANÁLISE DE CUSTO-VOLUME-LUCRO

A análise de custo-volume-lucro (CVL) é uma ferramenta importante no planejamento e na tomada de decisão.

Segundo Hansen & Mowen (2001, p.591):

[...] a análise CVL enfatizar os inter-relacionamentos de custos, quantidades vendidas e preços, ela agrupa toda a informação financeira de uma empresa. A análise CVL pode ser uma ferramenta valiosa para identificar a extensão e a magnitude de um problema econômico pelo qual a empresa esteja passando, e ajuda-la a encontra as soluções necessárias.

Maher (2001, p.432) comenta que “[...] análise custo-volume-lucro é o estudo das inter-relações entre custos e volume e da forma como eles impactam o lucro.”

Para realizarmos a análise CVL da companhia VASP, são necessárias algumas informações operacionais colocadas na tabela 5.

Tabela 5.
Indicadores Operacionais Companhia VASP no ano 2xxx

Assentos/Km (Oferta)	5.753.954.000
Pax/Km Pago (Demanda)	3.220.004.000
Load Factor% (Demanda/Oferta)	56%
Yield (Receita/Demanda)	0,159009174
Litros Consumidos	388.350.378
Km Voados	56.118.457
Horas Voadas	115.554
Nº de Pousos	80.773

Fonte: Companhia VASP

Para um melhor entendimento da tabela acima , especifica-se os indicadores no quadro abaixo:

Assento/Km	- Oferta - Número de assentos ofertados multiplicados pelos Quilômetros voados - nº assentos x Quilometragem voada
Pax/Km Pago	- Demanda -Número de passageiros transportado pago multiplicados pelos Quilômetros voados - nº Passageiros (Pax) x Quilometragem voada
Load Factor	- Aproveitamento da Aeronave - Demanda dividida pela oferta

Load Factor (cont.)	- Pax/Km Pago multiplicado por 100 divididos pelo Assento/Km - $\frac{\text{Pax/Km Pago} \times 100}{\text{Ass/Km}} = x\%$
Yield	- Receita Unitária por Pax/Km Pago - Receita dividida pela demanda - Receita de voo dividida por Pax/Km Pago - $\frac{\text{Receita de Voo}}{\text{Pax/Km Pago}} = \text{Receita unitária por pax/km}$
Litros Consumidos	Total de combustível consumido no ano
Km Voados	Total de Quilômetros voados no ano
Horas Voadas	Total de Horas voadas no ano
Nº de Pousos	Número total de pousos e decolagens no ano

4.6.1 Ponto de Equilíbrio

O ponto de equilíbrio (volume de vendas para qual o lucro é zero), na companhia VASP, é demonstrado através das seguintes fórmulas:

$$\text{Ponto de Equilíbrio em unidades} = \frac{\text{Custos Fixos}}{\text{Margem de Contribuição unitária}}$$

Obs.: A margem de contribuição unitária é a margem de contribuição/passageiro (km)

$$\text{Ponto de Equilíbrio em unidades} = \frac{215.201.910,10}{0,05112} = 4.209.470.417,56$$

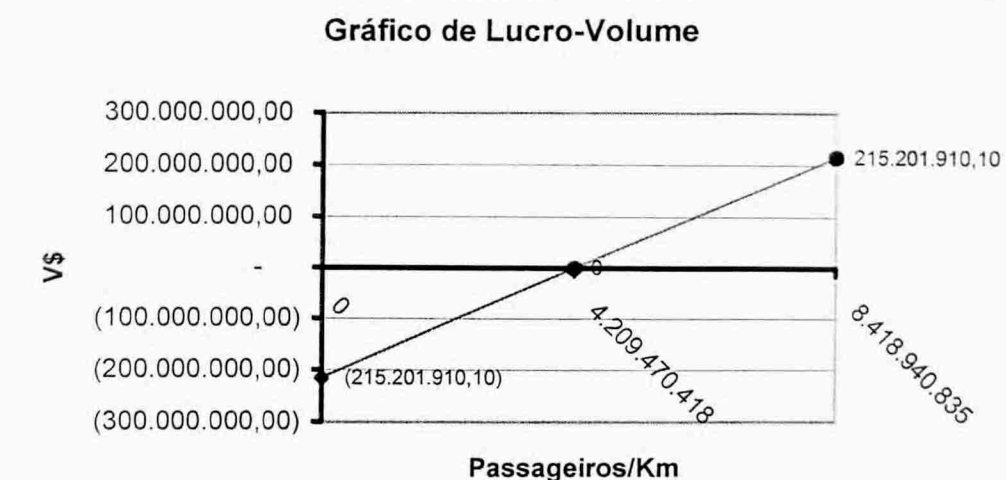
$$\text{Ponto de Equilíbrio em valor das vendas} = \frac{\text{Custos Fixos}}{\text{Índice da Margem de Contribuição}}$$

Obs.: O índice da margem de contribuição é a margem de contribuição/receita de vendas

$$\text{Ponto de Equilíbrio em valor das vendas} = \frac{215.201.910,10}{0,3215} = 669.344.412,06$$

Outra forma de demonstrar o ponto de equilíbrio, é através do gráfico 2 (pág.,58):

O gráfico de lucro-volume não fornece informações sobre a receita e o custo. Alguns cálculos são necessários para se obter o lucro associado com um dado volume de vendas. Já o gráfico custo-volume-lucro (CVL) abrange todas essas informações.



Conforme Martins (1998,p.273), “O Ponto de equilíbrio nasce também da conjugação dos custos totais com as receitas totais.”

O gráfico custo-volume-lucro é demonstrado através das seguintes fórmulas:

$$Receitas = Preços \times Unidades$$

$$Custo Total = (Custo variável unit. \times Unidades) + Custo Fixo$$

No caso da VASP, não foi informado o preço médio das passagens. Será utilizado um indicador operacional, o Yield (receita unitária por passageiro/Km), o que mais se aproxima do item preço.

$$Receitas = Yield \times Unidades$$

$$Receitas = 0,159009174 \times Unidades$$

$$Custo Total = (0,107885899 \times Unidades) + 215.201.910,10$$

Com a utilização das fórmulas acima, elabora-se a seguinte tabela:

Tabela 6
Receita e Custo Total por Passageiros -1

Passageiros	Nenhum	4.209.470.418	8.418.940.835
Receita Total	0,00	669.344.412,06	1.338.688.824,12
Custo total	215.201.910,10	669.344.412,06	1.123.486.914,02

Fonte: Autor

Baseado na tabela 6, constrói-se o gráfico CVL, representado por:

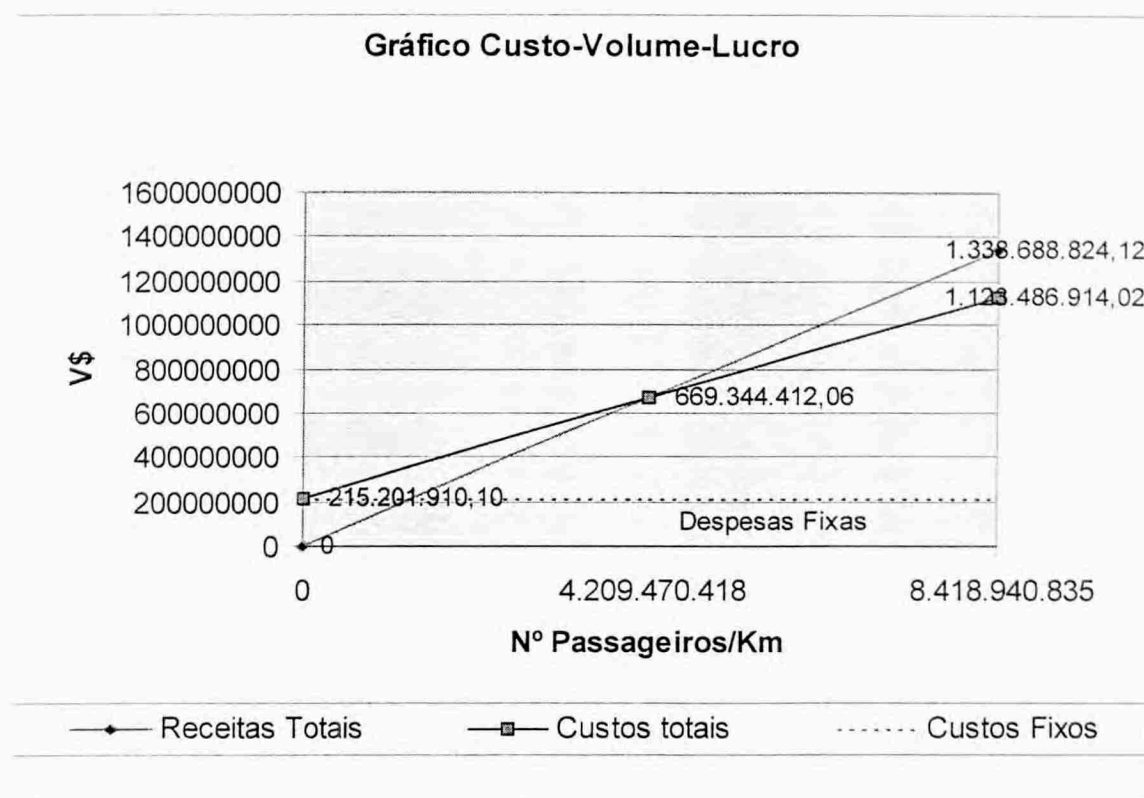


Gráfico 3
Custo-Volume-Lucro

Ao analisar a companhia VASP, constata-se que a linha da receita total inicia-se na origem e sobe com uma inclinação igual ao preço da receita unitária por *passageiro/Km* (uma inclinação de 0,159009174). A linha do custo total intercepta o eixo vertical, no ponto igual ao total de custos fixos, e sobe com uma inclinação igual ao custo variável por unidade (uma inclinação de 0,107885899). Quando a linha da receita total se encontra abaixo da linha do custo total, define-se uma região de prejuízo. Por outro lado, quando a linha da receita total se encontra acima da linha do custo total, define-se uma região de lucro. O ponto onde as duas linhas se cruzam é o ponto de equilíbrio. Onde a companhia deve vender 4.209.470,418 passageiros/Km.

4.6.2 Margem de Segurança

A margem de segurança representa as unidades vendidas, reais ou projetadas, acima do ponto de equilíbrio.

Segundo Maher (2001, p.442) “A margem de segurança representa o excedente das vendas, projetadas ou reais, sobre o ponto de equilíbrio”.

Para se obter a margem de segurança, utiliza a seguintes fórmulas:

$$\text{Margem de segurança} = \text{Volume de vendas} - \text{ponto de equilíbrio}$$

$$\text{Margem de segurança} = \frac{\text{Receitas atuais} - \text{Receitas do Pto. De Equilíbrio}}{\text{Receitas atuais}}$$

Utilizando os dados da VASP, confrontados nas fórmulas acima, temos:

$$\text{Margem de segurança 1} = 3.220.004.000 - 4.209.470.418$$

$$\text{Margem de segurança 1} = - 989.466.418$$

$$\text{Margem de segurança 2} = \frac{512.010.175 - 669.344.412}{512.010.175}$$

$$\text{Margem de segurança 2} = \frac{- 157.334.237}{512.010.175}$$

$$\text{Margem de segurança 2} = - 30,72 \%$$

Observa-se que a Companhia VASP apresenta uma margem de segurança negativa de - 989.466.418 Passageiros/Km, pois a mesma se encontra na faixa de prejuízo. Em termos percentuais, podemos dizer que a referida companhia está com uma margem de segurança de - 30,72 %.

5. A FORMAÇÃO DO PREÇO BASEADO NOS CUSTOS

O presente tópico inicia-se por uma introdução sobre a formação de preços de venda de produtos e serviços. Em seguida, comentam-se os métodos mais usuais na formação do preço de venda, uma síntese teórica da precificação baseada em custos e, por fim, uma demonstração da precificação para a companhia aérea VASP num determinado trecho.

5.1 FORMAÇÃO DO PREÇO

A formação dos preços (precificação) de venda dos produtos ou serviços obedece a vários métodos e estratégias. No entanto, a mais antiga e, conseqüentemente, a mais usada, é a formação de preços por meio da apuração dos custos dos produtos ou serviços.

No mercado, o preço exerce grande influência na decisão de compra. Portanto, as empresas devem ter cuidado na sua determinação. Entre os inúmeros métodos de formação de preço de venda, é preciso escolher aquele que possibilite compatibilizar crescimento nas vendas, com lucratividade.

A oferta e a procura são determinantes na formação do preço de venda. Os clientes desejam produtos e serviços de boa qualidade, a um preço baixo. Por outro lado, os produtores estão dispostos a oferecer mais, a preços mais altos. Nesta situação, onde temos de

um lado da balança o cliente, e do outro lado, os produtores, o preço tende a se equilibrar (preço de equilíbrio).

5.2 MÉTODOS PARA FORMAÇÃO DO PREÇO DE VENDA

Dentre os vários métodos para a formação do preço de venda, destacam-se os seguintes:

- Método baseado no custo da mercadoria
- Método baseado nas decisões da concorrência
- Método baseado nas características do mercado
- Método misto

5.2.1 Método baseado no custo da mercadoria

O método baseado no custo da mercadoria é o mais comum na prática dos negócios. Se a base for o custo total, a margem adicionada deve ser suficiente para cobrir os lucros desejados pela empresa.

5.2.2 Método baseado nas decisões da concorrência

A determinação de preços deve ser comparada com os preços das empresas concorrentes que existem no mercado. Esse método pode ser desdobrado em:

- Método de preços concorrentes
- Método de imitação de preços
- Método de penetração
- Método de preços agressivos
- Método de preços promocionais

5.2.3 Método baseado nas características do mercado

Exige do administrador um conhecimento profundo do mercado e da colocação de sua empresa neste, podendo fixar preços altos ou baixos, de acordo com o contexto sócio-econômico.

5.2.4 Método misto

Formado pela observação da combinação dos seguintes fatores:

- Custo envolvidos.
- Decisões da concorrências.
- Características do mercado.

5.3 PRECIFICAÇÃO BASEADA EM CUSTOS

As empresas usam várias estratégias para determinar o preço. Uma vez que o custo é uma determinante de oferta importante, e é conhecido para os produtores, muitas empresas baseiam seus preços no custo.

A demanda é um dos lados da equação de precificação, a oferta é outro. Uma vez que a receita deve cobrir os custos para a empresa realizar um lucro, muitas empresas utilizam o custo para determinar o preço. Isto é, elas calculam o custo do produto ou serviço e acrescentam o lucro desejado. Os mecanismos para essa abordagem são diretos. Geralmente, existe um custo base e uma margem. A margem (mark-up) é uma porcentagem aplicada ao custo base; inclui o lucro desejado e quaisquer custos não incluídos no custo base.

Segundo Santos (1990. p.174), “O mark-up é um índice aplicado sobre o custo de um bem ou serviço para a formação do preço de venda”.

5.4 SISTEMA DE PRECIFICAÇÃO PARA A COMPANHIA AÉREA VASP

Neste item, demonstra-se como se obtém a precificação (tarifa) de um trecho (De Florianópolis para São Paulo), baseado no sistema de custo da empresa.

Utiliza-se a demonstração de resultado da VASP (tabela 7, pág. 65), juntamente com os indicadores operacionais da companhia (tabela 8, pág. 65).

A demonstração do resultado (tabela 7, pág. 65), apresenta um diagnóstico da situação em que se encontra a empresa. Demonstra que o resultado operacional de vôo e o Resultado Operacional I são positivos, respectivamente de V\$ 67.836.947 e V\$ 40.723.946, ou seja, a empresa operacionalmente dá lucro.

Uma das maneiras de obter a tarifa seca (promocional) é utilizar o indicador Yield, multiplicado pela distância (orientação da VASP). No exemplo abaixo, calcula-se a tarifa do trecho Florianópolis - São Paulo:

$$\text{Tarifa} = \text{Yield} \times \text{Distância FLP} \rightarrow \text{SPO}$$

$$\text{Tarifa} = 0.159009174 \times 488 \text{ Km}$$

$$\text{Tarifa} = \text{V\$ } 77,60$$

Tabela 7
Demonstração do Resultado (simplificado)

Descrição	V\$ mil
TOTAL	
<u>RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA</u>	512.010.175
RECEITA DE PASSAGEIROS	441.665.983
RECEITA DE CARGAS	74.872.023
OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS	4.055.033
IMPOSTOS E CONTRIBUIÇÕES	(8.582.864)
<u>(-) CUSTOS VARIÁVEIS</u>	347.393.028
<u>MARGEM DE CONTRIBUIÇÃO</u>	164.617.147
% SOBRE MC	32,2%
<u>(-) CUSTOS FIXOS</u>	96.780.200
<u>RESULTADO OPERACIONAL DE VÔO</u>	67.836.947
<u>CUSTOS FIXOS INDIRETOS</u>	118.421.710
<u>OUTRAS (REC.)/ DESPESAS OPERACIONAIS</u>	(91.308.643)
<u>RESULTADO OPERACIONAL I</u>	40.723.946

Fonte: Companhia VASP

Tabela 8
Indicadores Operacionais Companhia -2

Assentos/Km	5.753.954.000
Pax/Km Pago	3.220.004.000
Load Factor%	56%
Yield	0,159009174
Litros Consumidos	388.350.378
Km Voados	56.118.457
Horas Voadas	115.554
Nº de Pousos	80.773
Distância FLP>SPO (Km)	488

Fonte: Companhia VASP

Conforme especificado, cada item da tabela acima, na seção 4.6, exceto:

Distância FLP>SPO	Distância média em Quilômetros do Aeroporto Internacional Hercílio Luz (Florianópolis) para o Aeroporto Internacional de Guarulhos (São Paulo)
-------------------	--

Segundo a companhia aérea, trata-se de uma tarifa seca (promocional). Para obter-se a tarifa integral (sem desconto) deve-se aplicar um índice (markup), que não nos foi divulgado. Neste caso utiliza-se um índice de 1,30 para chegar-se a uma tarifa cheia.

$$\text{Tarifa} = 77,60 \times 1,30$$

$$\text{Tarifa} = \text{V\$ } 100,88$$

No trecho Florianópolis-São Paulo, o valor da tarifa integral será de V\$ 100,88.

No exemplo acima, demonstram-se os esquemas de determinação de preços das companhias. De passagens compradas em momentos de grande necessidade ou de viagens durante dias úteis (para os empresários), cobra-se o preço integral. São cobrados preços mais baixos por passagens compradas com antecedência (pacotes turísticos).

Utilizando a precificação baseada nos custos, iremos ratear os custos variáveis, pelo número de horas voadas (hv) pela companhia aérea, e multiplicá-lo pelo tempo, no trecho que se quer calcular, conforme demonstrado abaixo:

$$\frac{\text{Custos Variáveis (CV)}}{\text{Horas Voadas (hv)}} = \frac{347.393,028}{115.554}$$

$$CV/hv = 3.006,33$$

$$CV/hv \times \text{Tempo FLP>SPO (01:10h)} = 3.006,33 \times 1,16$$

$$CV/hv (\text{FLP>SPO}) = 3.487,34$$

Temos então o custo médio no trecho desejado (custo/vôo FLP/SPO). Para rateá-lo entre os passageiros, utilizaremos como divisor, o número médio de passageiros por vôo. A média no ano anterior no trecho Florianópolis-São Paulo foi de 73 passageiros. Então, teremos:

$$\frac{CV/hv (FLP>SPO)}{N^o Pax (FLP>SPO)} = \frac{3.487,34}{73}$$

$$CV/Pax = 47,77$$

Para ratear os custos fixos (diretos e indiretos) utiliza-se a mesma metodologia dos custos variáveis, conforme se demonstra abaixo:

Custo Fixo Direto (CF)

$$\frac{Custos Fixos (CF)}{Horas Voadas (hv)} = \frac{96.780.200}{115.554}$$

$$CF/hv = 837,53$$

$$CF/hv \times Tempo FLP>SPO (01:10h) = 837,53 \times 1,16$$

$$CF/hv (FLP>SPO) = 971,54$$

$$\frac{CF/hv (FLP>SPO)}{N^o Pax (FLP>SPO)} = \frac{971,54}{73}$$

$$CF/Pax = 13,31$$

Custo Fixo Indireto (CFI)

$$\frac{Custos Fixos Indiretos (CFI)}{Horas Voadas (hv)} = \frac{118.421.710}{115.554}$$

$$CFI/hv = 1.024,82$$

$$CFI/hv \times Tempo FLP>SPO(01:10h) = 1.024,82 \times 1,16$$

$$CFI/hv (FLP>SPO) = 1.188,79$$

$$\frac{CFI/hv (FLP>SPO)}{N^o Pax (FLP>SPO)} = \frac{1.188,79}{73}$$

$$CFI/Pax = 16,28$$

Ao adicionar-se todos os custos (CV + CF +CFI), têm-se:

$$\begin{array}{r} + 47,77 (CV/Pax) \\ + 13,31 (CF/Pax) \\ + 16,28 (CFI/Pax) \\ \hline Total = 77,36 \end{array}$$

Utiliza-se o mesmo índice (markup) que anteriormente utilizou-se 1,30 para chegar-se à tarifa cheia (integral).

Tarifa = 77,36 x 1,30

Tarifa = V\$ 100,57

De posse desses dados, podemos então, descobrir a margem de contribuição unitária, no referido trecho (tabela 09):

Tabela 9
Margem de contribuição unitário

Passageiro	
Tarifa (yield x distância x 1,30)	100,88
(-) Custos Variáveis	47,77
= Margem de Contribuição	53,10
(-) Custos Fixos Diretos	13,31
Resultado Operacional de Voo	39,79
(-)Custos Fixos Indiretos	16,28
Resultado Operacional I	23,51

Fonte: Autor

O ponto de equilíbrio no referido trecho demonstra-se através das seguintes fórmulas:

Ponto de Equilibrio em unidades = $\frac{\text{Custos Fixos voo}}{\text{Margem de Contribuição unitária}}$

Ponto de Equilibrio em unidades = $\frac{2160,33}{53,10} = 40,68 \cong 41 \text{ pax}$

Outra forma de demonstrar o ponto de equilíbrio, encontra-se no gráfico 4:

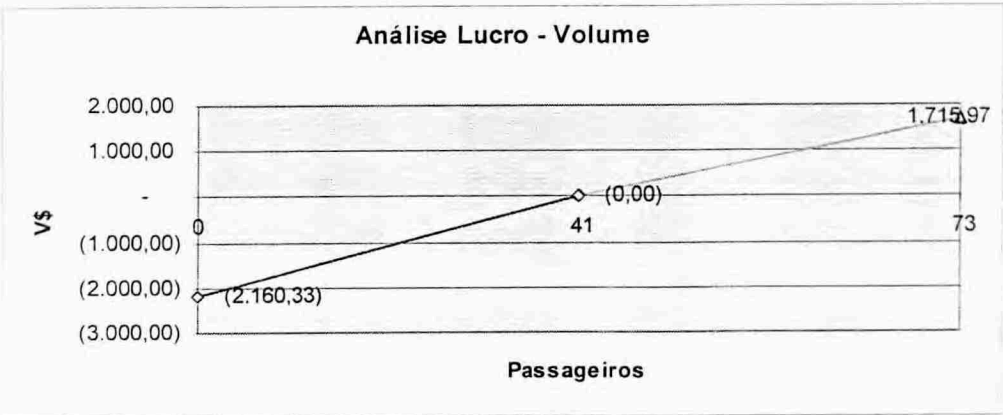


Gráfico 4 - Análise Lucro-Volume

O gráfico custo-volume-lucro é demonstrado através das seguintes fórmulas:

$$Receitas = Preços \times Unidades$$

$$Custo Total = (Custo variável unit. \times Unidades) + Custo Fixo$$

Ao utilizar-se às fórmulas acima, foi elaborada a tabela 10:

Tabela 10
Receita e custo total por passageiros -2

Passageiros	Nenhum	41	73
Receita Total	0,00	4.103,80	7.364,24
Custo total	2.160,33	4.103,80	5.647,54

Fonte: Autor

Baseado na tabela acima, constrói-se o gráfico CVL, é representado por:

Gráfico Custo-Volume-Lucro

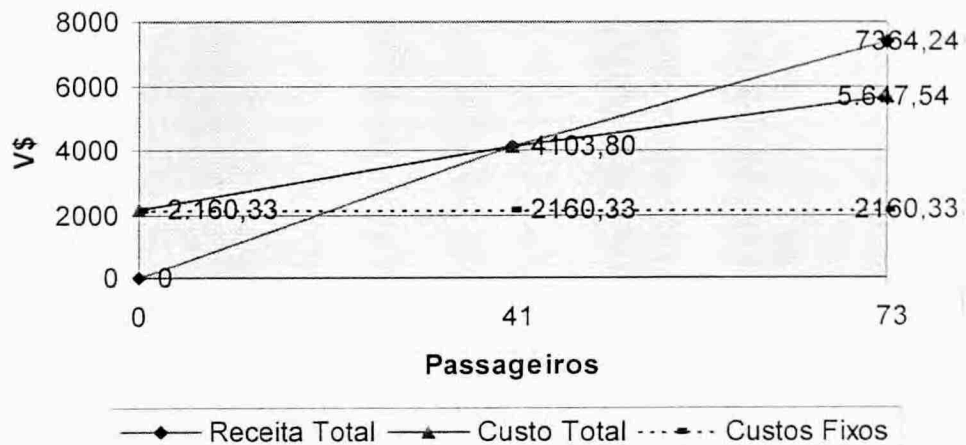


Gráfico 5 – Custo-Volume-Lucro

A margem de segurança é obtida utilizando as seguintes fórmulas:

$$Margem de segurança = Volume de vendas - ponto de equilíbrio (unid)$$

$$Margem de segurança = \frac{Receitas atuais - Receitas do Pto. De Equilíbrio}{Receitas atuais}$$

Ao calcular-se os dados do trecho Florianópolis-São Paulo, com as fórmulas

acima, temos:

$$Margem de segurança 1 = 73 - 41$$

$$Margem de segurança 1 = 32 \text{ pax}$$

$$\text{Margem de segurança 2} = \frac{7.364,24 - 4.103,80}{7.364,24}$$

$$\text{Margem de segurança 2} = \frac{3.361,32}{7.464,24}$$

$$\text{Margem de segurança 2} = 0.4503 \text{ ou } 45,03\%$$

Observa-se que no trecho Florianópolis–São Paulo, comparando com a média de passageiros do ano anterior, a companhia VASP apresenta uma margem de segurança positiva de 32 Passageiros em média. Em termos percentuais, pode-se dizer que a referida companhia está com uma margem de segurança de 45,03 %.

Comparando com a média de passageiros do ano de 2002 (54 passageiros), a companhia VASP apresenta uma margem de segurança positiva de 13 passageiros em média. Em termos percentuais, pode-se dizer que a companhia está com uma margem de segurança de 24,66 %, no referido trecho.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte aéreo regular de passageiro nunca foi muito lucrativo em nenhum país. Na verdade, a rentabilidade média do setor não supera os 2,5% ao ano (Fonte: Revista Aviação comercial). No Brasil, o quadro é ainda mais grave, por uma conjunção de fatores. Uma delas é o acúmulo elevado de dívidas das companhias mais antigas (VARIG, VASP e TRANSBRAZIL), herdado desde o Plano Cruzado (1986), que congelou as tarifas durante quatro anos e não congelou os custos, que são em sua maioria, em dólar. A outra é que o transporte aéreo é um serviço público que opera sob concessão do governo, sendo um dos setores que mais sofre interferências governamentais, mesmo com a desregulamentação do setor em 1997. Conforme Ozires Silva, ex-presidente da VARIG (2003, p.49) “Quando o governo diz que a crise do transporte aéreo é um problema de mercado, abdica da sua responsabilidade, porque controla demais o setor”.

O saldo de toda essa crise resulta no encerramento das operações da empresa aérea (Transbrasil), em dezembro de 2001, e a provável fusão de duas das maiores companhias aéreas do país (Varig e Tam) que assinaram, em 6 de fevereiro de 2003, um protocolo de entendimento.

Nos dias atuais, as companhias aéreas reduziram consideravelmente o seu número de vôos, para se adequar à nova demanda, aguardando algum subsídio ou ajuda por parte do governo.

Ao realizar o estudo dos sistemas de custos das companhias aéreas, procura-se não uma resposta para a crise, mas sim, procurar entender melhor os sistemas de custeio do setor. É de grande importância uma análise final do tema e dos novos conhecimentos adquiridos em resposta aos objetivos formulados no início desse estudo.

A escolha do método científico “Estudo de Caso” permitiu uma investigação parcial, devido à dificuldade de acesso às informações, sobre os sistemas de custos no setor. A VASP foi a única empresa que disponibilizou as suas informações (mesmo que parciais) ao autor da pesquisa, para a realização do seu intento.

O sistema de custeio adotado pelo DAC é o custeio por absorção onde se, procuram apropriar todos os custos (sejam eles fixos ou variáveis) ao serviço. Esse sistema segue a Lei das Sociedades por Ações, onde o método é derivado das normas e dos princípios contábeis. Nesse sistema procuram-se padronizar as demonstrações das empresas de transporte aéreo regular, através de modelos do balanço e demonstração do resultado.

Ao caracterizar o custeio por absorção, podem-se obter informações acerca das várias contas que abrangem as receitas e despesas de voo, bem como, os critérios uniformes para a fixação do custeio operacional, apropriado à rede doméstica e ao tipo de equipamento.

A Companhia VASP, apesar de seguir o sistema de custeio exigido pelo DAC, utiliza paralelamente o seu próprio custeio direto, que apresenta informações úteis à tomada de decisões ligadas à fixação de preços (tarifa), decisão de ampliar ou reduzir o número de assentos/km e, ainda, possibilitar a determinação imediata do comportamento dos lucros em face às oscilações de vendas.

Através do estudo da demonstração de resultado da VASP, observa-se que a empresa, operacionalmente, dá lucro (saldo positivo do resultado operacional de voo e do Resultado Operacional I). Porém, devido às despesas financeiras e ao resultado não operacional, a empresa apresenta um prejuízo no período.

Na análise do sistema de custeio direto da empresa, apresenta-se um percentual maior de custos variáveis com relação aos fixos, sendo o combustível o grande responsável. A compra de aeronaves de última geração (mais econômica e com maior capacidade de passageiros), pode ser uma alternativa para atenuar esse percentual.

Também verifica-se que a empresa tem disponibilizado um bom número de assentos/Km (oferta). Porém, apresenta um número inferior de Passageiros/Km pago (demanda).

A Precificação baseada no custeio variável, num determinado trecho, serve como parâmetro para se obter a tarifa seca (promocional), que adicionado ao Mark-up, leva-se à tarifa cheia (sem promoção). Porém, o indicador yield torna-se fundamental neste estudo, pois é um índice variável que corresponde à quantia paga por passageiros para voar cada quilômetro de sua viagem. No trecho Florianópolis-São Paulo, a análise CVL demonstra que neste período, seriam necessários em média 41 passageiros/km em cada aeronave, para se chegar ao ponto de equilíbrio.

Espera-se que este trabalho possa respaldar novas pesquisas que, porventura, venham a ser desenvolvidas nessa área, bem como, ser útil aos estudantes de graduação, principalmente no que diz respeito ao tema proposto. Para trabalhos posteriores, sugere-se que os sistemas de Custos, aqui apresentados, possam ser analisados e comparados com o de outras companhias e que se realize um estudo mais aprofundado sobre o indicador Yield, pois se trata de um índice muito importante, que auxilia na obtenção das tarifas aéreas.

Ao finalizar este trabalho, firma-se a convicção de tratar-se de um tema importante para a área contábil, vindo a contribuir com conhecimentos de um campo ainda pouco explorado.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

BENATO, João Vitorino Azolin. **Custos um enfoque Cooperativista**. São Paulo: OCESP, 1992.

BRASIL. Portaria nº106/SPL, de 15 de maio de 1981. **Plano de Padronização de Contabilidade das Empresas de Transporte Aéreo**. Departamento de Aviação Civil, Rio de Janeiro, RJ,

BRUNEY, Paul de et al. **Dinâmica de pesquisa em ciências sociais: Os pólos da prática metodológica**. Rio de Janeiro: Frâncico Alves, 1982.

HANSEN, Don R.; MOWEN, Maryanne M. **Gestão de Custos: Contabilidade e Controle**. 1ª edição. São Paulo: Pioneira, 2001

IBARRA, Jefferson de Oliveira. **As estratégias de crescimento da empresa de Transporte Aéreo Regional S.A. (TAM) e a sua relação com padrão de concorrência no setor aéreo comercial regular de passageiros no Brasil**. Florianópolis: UFSC, 1999. (Monografia-Graduação em Ciências Econômicas – Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC)

IUDÍCIBUS, Sérgio de. **Contabilidade gerencial**. 6ª edição. São Paulo: Atlas, 1998.

IUDÍCIBUS, Sérgio de et al. **Manual de contabilidade das sociedades por ações: Aplicável também as demais sociedades**. 4ª edição. São Paulo: Atlas, 1994.

LEONE, George Sebastião Guerra. **Curso de Contabilidade de Custos**. São Paulo: Atlas, 1997.

MACUCO, Luciano de Bem. **Transporte aéreo comercial no Brasil: Uma análise de**

mercado. Florianópolis: UFSC, 1990. (Monografia-Graduação em Ciências Econômicas – Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC)

MAHER, Michael. **Contabilidade de Custos**: Criando Valor Para a Administração. 1ª edição. São Paulo: Atlas

MARTINS, Eliseu. **Contabilidade de Custos**. 6ª edição. São Paulo: Atlas

NAKAGAWA, Masayuki. **ABC: Custeio Baseado em Atividade**. São Paulo: Atlas, 1995

NEVES, Silvério das; VICECONTI, Paulo E. V. **Curso moderno de contabilidade**. São Paulo: Lisa, 1997.

PADOVEZE, Clóvis Luís. **Contabilidade gerencial**: Um enfoque em sistema de informação contábil. 6ª edição. São Paulo: Atlas, 1997.

RICHARDSON, R. J. et al. **Pesquisa Social**: método e técnicas. São Paulo: Atlas, 1985.

SÁ, A Lopes de e Ana Lopes de. **Dicionário de contabilidade**. 9ª ed. rev. e ampliada. São Paulo: Atlas, 1995.

SANTOS, Joel José dos. **Análise de Custos**, Um enfoque Gerencial. São Paulo: Atlas, 1987

SHANK, John K.; GOVINDARAJAN, Vijay. **A revolução dos custos**: Como reinventar e redefinir sua estratégia de custos para vencer em mercados crescentemente competitivos. 4ª edição. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

TRIVIÑOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em ciências sociais**: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

AEROMAGAZINE, São Paulo: Ed. Nova Cultural, n.106, mar. 2003.

AVIÃO REVUE, São Paulo: Ed. Motorpress Brasil, n.47, ago 2003

RIO DE JANEIRO. Departamento de Aviação Civil. **Anuário Econômico 2002** . Rio de Janeiro, 2003. Disponível em <http://www.dac.gov.br/anuarioeconomico>. Acesso em: 15 de ago. 2003.

SÃO PAULO. Viação Aérea São Paulo. **Histórico da empresa VASP**. Disponível em <http://www.vasp.com.br/historico> . Acesso em: 21 mai. 2003.

APÊNDICE A – Plano de contas sintético (DAC)

Plano de Contas Sintético (DAC)

3 - Despesas

31 – Despesas por Espécie

310 – Despesas com Pessoal

- 3100 – Honorários da Administração
 - 3100.1 – Honorários da Diretoria
 - 3100.2 – Honorários do Conselho de Administração.
 - 3100.3 – Honorários do conselho Fiscal
- 3101 – Ordenado dos Funcionários
 - 3101.0 – Ordenado dos Funcionários
- 3102 – Ordenado dos Tripulantes
 - 3102.0 – Ordenado dos Tripulantes – Variável
- 3103 – Encargos Sociais – Folha de Pagamento
 - 3103.0 – Contribuições – Previdência Social
- 3104 – Contingências da Legislação Social – Provisões
 - 3104.0 – Contingências da legislação Social – Provisões
- 3105 – Diárias e Despesas de Viagens
 - 3105.0 – Diárias e Despesas de Viagens
- 3106 – Outras Despesas com Pessoal
 - 3106.0 – Outras Despesas com Pessoal

311 – Consumo de Materiais

3110 - Consumo de Materiais

- 3110.1 – Consumo Combustível – Aeronaves
- 3110.2 – Consumo de Combustível e Lubrificantes em Geral
- 3110.3 – Consumo de Material Auxiliar
- 3110.4 – Consumo de Material de Escritório
- 3110.5 – Consumo de Vestuário Profissional
- 3110.6 – Consumo de Materiais de Comissaria
- 3110.7 – Consumo de Material para OT's
- 3110.8 – Consumo de Materiais Débitos Diretos para OT's

312 – Despesas de Ocupação

3120 – Arrendamento de Aeronaves

- 3120.0 – Arrendamento de Aeronaves

3121 – Aluguéis e Arrendamentos em Geral

- 3121.0 Aluguéis e Arrendamentos em Geral

3122 – Depreciação Equipamento de Vôo

- 3122.0 – Depreciação Equipamento de Vôo

3123 – Depreciação em Geral

3123.0 – Depreciação de Equipamento Terrestre

313 – Despesas de Utilidades e Serviços

3130- Utilidades

3130.1 – Energia Elétrica

3130.2 – Gás, Água e Esgoto.

3131 – Comunicações

3131.0 – Comunicações

3132 – Serviços de Terceiros

3132.1 – Serviços Auxiliares de Org. Terrestre

3132.2 – Serviços de Limpeza

3132.3 – Coleta, Entrega, e Redespacho de Cargas.

3132.4 – Fretes e Carretos

3132.5 – Serviços Profissionais

3132.6 – Serviços de Terceiros – Oficinas

3133 – Seguros de Aeronaves

3133.0 – Seguro de Aeronaves

3134 – Seguros em Geral

3134.0 – Seguros em Geral

314 – Despesas com Tarifas Aeroportuárias e Auxílio à Navegação

3140 – Tarifas de Pouso e Permanência

3140.0 – Tarifas de Pouso e Permanência

3141 – Tarifas de Auxílio à Navegação

3141.0 – Tarifas de Auxílio à Navegação

3142 – Outras Tarifas Aeroportuárias

3142.0 – Outras Tarifas Aeroportuárias

315 – Despesas de Comercialização

3150 – Comissões

3150.0 – Comissões

3151 – Propaganda, Publicidade e Promoções.

3151.0 – Propaganda, Publicidade e Promoções.

316 – Despesas Diretas com Pax's

3161 – Despesas Diretas com Pax's

3161.0 – Despesas Diretas com Pax's

317 – Outras Despesas

3171 – Impostos e Taxas

3171.0 – Impostos e Taxas

3172 – Custos Eventuais de Vôo

3172.1 – Desembarço de Aeronaves, Pax e Carga.

3172.2 – Vôos Interrompidos

3173 – Contribuições e Doações

3173.1 – Contribuições a Sindicatos e Associações

3173.2 – Gratificações, Presentes e Donativos.

3174 – Amortizações em Geral

3174.0 – Amortizações em Geral

3179 – Despesas Gerais

3179.1 – Representações

3179.2 – Despesas Legais e Judiciais

3179.3 – Despesas Bancárias

3179.4 – Jornais, Revistas e Livros Técnicos.

3179.5 – Riscos não Segurados

3179.6 – PIS – Recursos Próprios

3179.9 – Diversas Despesas

Plano de Contas Conceituado

É o seguinte o plano de contas conceituado, no qual cada grupo e suas respectivas contas são conceituadas quanto a sua apropriação por centro de custo, permitindo estabelecer uma relação matricial com os diversos centros de custo, conforme “mapa de apropriação de custo e despesa”.

3– Despesas

31 – Despesas por Espécie

Neste grupo serão registradas todas as despesas incorridas, querem sejam, operacionais de voo, administrativas, comerciais desdobradas por tipo de aplicação.

310 – Despesas com Pessoal

3100 – Honorários da Administração

3100.1 – Honorários da Diretoria

3100.2 – Honorários do Conselho de Administração

3100.3 – Honorários do Conselho Fiscal.

Nestas contas serão registrados os honorários dos diretores, dos conselheiros de administração e fiscal que deverão ser apropriados ao centro de custo “despesas administrativas”.

3101 – Ordenados de Funcionários

3101.0 – Ordenado dos Funcionários

Serão registrados nesta conta os ordenados, salários, gratificações de função e cargo, horas extras e abono de férias pagas aos funcionários.

Os pagamentos serão apropriados sobre os diversos centros de custo de acordo com a lotação e atividade de cada funcionário.

3102 – Ordenados de Tripulantes – Variável.

3102.0 – Ordenado de Tripulantes – Variável.

Serão registrados nesta conta os pagamentos de quilometragem, horas de voo e horas extras dos tripulantes.

Os pagamentos serão apropriados ao centro de custo “tripulantes técnicos” quando se tratar de pilotos e engenheiros de voo, e ao centro de custo de comissários, quando se tratar de comissários de bordo.

3103 – Encargos Sociais – Folha de Pagamento.

3103.0 – Encargos Sociais – Folha de Pagamento

Serão registrados nesta conta os encargos sociais incidentes sobre a folha de pagamento de responsabilidade da empresa, tais como: contribuição à previdência social, salário família, salário maternidade, FGTS, etc.

A apropriação aos centros de custo será efetuada de acordo com a lotação e atividade fim de cada funcionário.

3104 – Contingências da Legislação Social – Provisões

3104.0 – Contingências da Legislação Social – Provisões.

Serão registradas nesta conta, mensalmente, as provisões para contingências da legislação social, tais como: indenizações, férias e encargos s/férias, gratificações ao pessoal da empresa, a crédito do grupo provisões e respectivas contas. Estas contas serão debitadas por ocasião do pagamento efetivo.

A apropriação aos centros de custo será efetuada com base na folha de pagamento.

Método de cálculo, vide capítulo de despesas provisionadas.

3105 – Diárias e Despesas de Viagens

3105.0 – Diárias e Despesas de Viagens.

Serão registradas nesta conta as despesas de diárias, estadas, condução, etc., feitas por qualquer funcionário, quando em viagem a serviço da empresa.

3106 – Outras Despesas com Pessoal

3106.0 – Outras Despesas com Pessoal.

Serão registradas nesta conta as despesas com o pessoal, tais como, ajudas de custo, assistência médica – hospitalar, instrução e formação profissional, transportes e conduções, etc., não classificáveis nas contas anteriores.

A apropriação aos centros de custo será efetuada com base na lotação e atividade fim do funcionário.

311 – Consumo de Materiais

3110 – Consumo de Materiais

3110.1 – Consumo de Combustível para Aeronaves.

Nesta conta deverá ser registrado o consumo de combustível para aeronaves incorrido no mês, por tipo de aeronave.

No caso de não recebimento das faturas por parte do fornecedor, deverá ser feito uma previsão.

A apropriação desta despesa deverá ser feita no centro de custos “outros direitos”.

O combustível consumido em teste de motores em banco de provas deverá ser registrado no centro de custos “oficinas”.

3110.2 – Consumo de Combustível e Lubrificantes em Geral.

Nesta conta deverá ser registrado o consumo de combustível e lubrificantes para veículos, usinas de partida, oficinas e outros.

A apropriação aos centros de custo deverá ser feita de acordo com a lotação da unidade consumidora.

3110.3 – Consumo de Material Auxiliar

Nesta conta deverá ser registrado o consumo de materiais considerados auxiliares, por não poderem ser atribuídos diretamente a uma ordem de trabalho.

Como exemplo: estopa, lixa, lâmpadas, material de limpeza, etc.

A apropriação será feita aos centros de custo consumidores.

3110.4 – Consumo de Material de Escritório

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com consumo de papelaria, impressora e artigos de escritório (borracha, lápis, caneta, grampeador, etc.).

A apropriação será feita aos centros de custo consumidores.

3110.5 – Consumo de Vestuário Profissional.

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com consumo de vestuário profissional (fardamentos, macacões, calçados, etc.).

Quando se tratar de mudança de padrão dos uniformes que acarretem custos consideráveis para a empresa, esta despesa deverá ser segregada e alocada no centro de custo “despesas amortizáveis” para amortização em 12 meses.

A apropriação aos centros de custo tanto nos casos de reposição normal, como nos de amortização deverá ser feita com base na lotação e atividade fim do funcionário.

3110.6 – Consumo de material de Comissária

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com consumo de materiais requisitados ao estoque para o conforto de passageiros.

A apropriação desta despesa deverá ser feita no centro de custo “serviço ao passageiro”.

Quando se tratar de material requisitado ao estoque para transformação em lanches e refeições poderá ser apropriado ao centro de custo “oficinas”.

3110.7 – Consumo de Material de Estoque para OT's

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com consumo de materiais requisitados ao estoque, destinados a aplicação em uma ordem de trabalho.

A apropriação destas despesas deverá ser feita ao centro de custos “oficinas”.

3110.8 – Consumo de Materiais Débitos Diretos para OT's.

Serão registradas nesta conta as compras de materiais que não transitam pelo estoque, destinadas a aplicação imediata em uma ordem de trabalho.

Os serviços executados por terceiros relacionados diretamente com as ordens de trabalho deverão ser classificados na conta 3131.6 – Serviços de Terceiros – Oficinas.

A apropriação desta despesa deverá ser feita no centro de custo “oficinas”.

312 – Despesas de Ocupação

3120 – Arrendamento de Aeronaves

3120.0 – Arrendamento de Aeronaves.

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com arrendamento de equipamento de voo.

A apropriação deverá ser feita no centro de custo “outros diretos” por equipamento.

3121 – Aluguéis e Arrendamentos em Geral

3121.0 – Aluguéis e Arrendamentos em Geral

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com aluguéis e arrendamentos de imóveis, veículos e equipamento terrestre. O aluguel de áreas aeroportuárias será classificado na conta

3142 – Outras Tarifas Aeroportuárias.

A apropriação aos centros de custo deverá ser baseada na localização e utilização do bem.

Estas despesas quando relativas a vários centros de custo deverão ser distribuídas com base em critério próprio de cada empresa.

3122 – Depreciação de Equipamento de Voo

3122.0 – Depreciação de Equipamento de Voo.

Nesta conta deverá ser registrada a despesa de depreciação contábil dos equipamentos de voo.

A apropriação deverá ser feita no centro de custo “outros direitos” por equipamento.

3123 – Depreciação em Geral

3123.0 – Depreciação em Geral

Nesta conta deverão ser registradas as despesas de depreciação contábil de veículos, móveis e utensílios, equipamento terrestre e imóvel (quando couber).

A apropriação aos centros de custo deverá ser feita com base na localização e utilização do bem.

313 – Despesas de Utilidades e Serviços

3130 – Utilidades

3130.1 – Energia Elétrica

3130.2 – Gás, Água e Esgoto.

Nestas contas deverão ser registradas as despesas de energia, gás, água e esgoto.

A apropriação aos centros de custo deverá ser feita com base no setor consumidor.

Estas despesas, quando relativas a vários centros de custo, deverão ser distribuídas com base em critério próprio de cada empresa.

3131 – Comunicações

3131.0 – Comunicações.

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com correios, telégrafos, telefones, telex, canais de voz, etc.

A apropriação aos centros de custo deverá ser feita com base no setor utilizador.

Estas despesas quando relativas a vários centros de custo deverão ser distribuídas com base em critério próprio de cada empresa.

3132 – Serviços de Terceiros

3132.1 – Serviços Auxiliares de Org. Terrestre.

Nesta conta deverão ser registradas as despesas de apoio terrestre prestado por terceiros, tais como: limpeza de aeronaves, transporte de passageiros nas áreas dos aeroportos, transporte e carregamento de bagagens e cargas, inspeção e assistência na aeronave em trânsito e atendimentos de comissária.

A apropriação deverá ser feita no centro de custo de “organização terrestre”.

3132.2 – Serviços de Limpeza

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com limpeza de lojas, escritórios e outras áreas da empresa, prestadas por terceiros.

A apropriação aos centros de custo deverá ser feita com base no setor onde estejam sendo efetuados os serviços.

3132.3 – Coleta, Entrega e Redespacho de Cargas.

Nesta conta deverão ser registradas as despesas de transporte, coleta, entrega a domicílio e redespacho de cargas.

Estas despesas deverão ser apropriadas no centro de custo “despesas especiais”, para posterior alocação em:

- a) Custo de redespacho, coleta e entrega em domicílio com cobertura de receita específica.
- b) Centro de custo Desp. Comerciais – carga quando não houver cobertura de receita.

3132.4 – Fretes e Carretos

Nesta conta deverão ser registrados os gastos com transportes de material da empresa, tais como, mudanças, posicionamento de material técnico, etc. no centro de custo dos setores usuários.

No caso de transporte de materiais adquiridos para o estoque, deverá a despesa ser agregada ao custo do material. Quando destinados à oficina deverá a despesa ser registrada no centro de custo “oficinas” por ordem de trabalho.

3132.5 – Serviços Profissionais

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com auditores, advogados, consultores jurídicos, técnicos especializados, etc., que não constem em folha de pagamento.

A apropriação aos centros de custo deverá ser feita com base no setor a que foi prestado o serviço.

3132.6 – Serviços de Terceiros – Oficinas

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com serviços de manutenção e revisão em geral prestados por terceiros com destino a uma ordem de trabalho.

Estas despesas deverão ser apropriadas no centro de custo “oficinas”.

3133 – Seguros de Aeronaves

3133.0 – Seguros de Aeronaves

Nesta conta deverá ser registrada a amortização das despesas de seguros de aeronaves lançadas originalmente no grupo “despesas antecipadas” – Conta “seguros a apropriar”.

Esta despesa deverá ser apropriada no centro de custo “outros direitos” por equipamento. Método de cálculo vide capítulo de despesas provisionadas.

3134 – Seguros em Geral

3134.0 – Seguros em Geral

Nesta conta deverá ser registrados a amortização das despesas de seguros de imóveis, móveis e utensílios, equipamento terrestre, veículos, passageiros, cargas, estoques, etc., originalmente lançados no grupo “despesas antecipadas” – conta seguros a apropriar.

A apropriação desta despesa nos centros de custo deverá ser feita com base na localização e utilização do bem segurado. No caso de passageiros deverá ser alocado ao centro de custo de “serviço ao passageiro” no caso de cargas no centro de custo “organização terrestre”.

314 – Despesas com Tarifas Aeroportuárias e Auxílio à Navegação.

3140 – Tarifas de Pouso e Permanência

3140.0 – Tarifas de pouso e permanência.

Nesta conta deverão ser registradas as taxas de pouso, decolagem e permanência em áreas aeroportuárias.

As taxas de pouso deverão ser alocadas no centro de custo de custo “outros diretos”, enquanto que as de permanência no centro de custo “organização terrestre”.

3141 – Tarifas de Auxílio à Navegação

3141.0 – Tarifas de Auxílio à navegação

Nesta conta deverão ser registradas todas as despesas com proteção ao vôo, auxílio à navegação e aproximação para pouso. Método de cálculo e apropriação vide capítulo de despesas provisionadas.

316 – Despesas Diretas com o Passageiro

3161 – Despesas Diretas com o Passageiro

3161.0 _ Despesas diretas com o passageiro

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com o conforto de passageiros em vôo, fornecimentos de terceiros.

Esta despesa deverá ser apropriada no centro de custo “serviços ao passageiro”.

317 – Outras despesas

3171 – Impostos e Taxas

3171.0 – Impostos e Taxas

Nesta conta deverão ser amortizadas e/ou provisionadas as despesas com impostos e taxas a crédito do grupo “despesas antecipadas” – conta “impostos e taxas a apropriar”. Método de cálculo e apropriação vide capítulo de despesas provisionadas.

3172 – Custos Eventuais de Vôo

3172.1 – Desembarço de Aeronaves, Pax e Carga.

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com o desembarço dos aviões, tripulantes, passageiros, bagagem, carga, etc., quando de responsabilidade da empresa.

Esta despesa deverá ser apropriada no centro de custo “organização terrestre”. Esta despesa deverá ser apropriada no centro de custo “outros direitos”

3142 – Outras Tarifas Aeroportuárias

3142.0 – Outras Tarifas Aeroportuárias.

Nesta conta deverão ser registradas todas as despesas com utilização de áreas aeroportuárias para fins administrativos e de organização terrestre, bem como as taxas pagas pela empresa pelo trânsito de passageiros nas dependências aeroportuárias.

A apropriação aos centros de custos deverá ser baseada no setor utilizador da área. No caso de taxas pagas pelo trânsito de passageiros, a despesa será apropriada no centro de custo “organização terrestre”.

315 – Despesas de Comercialização

3150 – Comissões

3150.0 – Comissões

Nesta conta deverão ser registradas mensalmente as provisões para comissões sobre vendas de passagens e cargas a crédito do grupo “despesas antecipadas” conta – “comissões a apropriar”. Método de cálculo e apropriação vide capítulo de despesas provisionadas.

3151 – Propaganda, Publicidade e Promoção

3151.0 – Propaganda, Publicidades e Promoções.

Nesta conta deverão ser registradas mensalmente as provisões de propaganda, publicidade e promoção a crédito do grupo “contas a pagar” – conta “propaganda, publicidade e promoção”.

317

3172 – Vôos Interrompidos

3172.2 – Vôos Interrompidos

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com passageiros em terra, tais como, hotel, transporte e alimentação em casos de pouso em aeroporto de alternativa, atrasos, conexões, etc.

Esta despesa deverá ser apropriada no centro de custo de “organização terrestre”.

3173 – Contribuições e Doações

3173.1 – Contribuições a Sindicatos e Associações

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com as contribuições da empresa para sindicatos e associações.

Esta despesa deverá ser registrada ser apropriada no centro de custo “despesas administrativas”.

3173.2 – Gratificações, Presentes e Donativos.

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com gratificações, presentes e donativos, pagos ou doados a terceiros.

Esta despesa deverá ser apropriada no centro de custo “despesas administrativas”.

3174 – Amortização em Geral

3174.0 – Amortização em Geral

Nesta conta deverão ser registradas as amortizações mensais de despesas lançadas anteriormente no grupo ativo diferido, como segue:

- Benfeitorias em prédios e terrenos
- Expansão e desenvolvimento de linhas
- Introdução de equipamento novo
- Gastos de organização e reorganização

As despesas com expansão e desenvolvimento de linhas e introdução de equipamento novo deverão ser alocados no centro de custo “outras despesas”, as demais serão apropriadas aos centros de custo com base em sua natureza.

3179 – Despesas Gerais

3179.1 – Representações

Nesta conta deverão ser registradas as despesas de representação sem finalidade comercial. As despesas com o fito comercial deverão ser classificadas na conta 3151.0 “propaganda, publicidade e promoção”.

3179.2 – Despesas Legais e Judiciais

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com o registro de livros, inquéritos, reconhecimento de firmas, contratos, cartórios, ações judiciais, etc.

Estas despesas deverão ser alocadas no centro de custo “despesas administrativas”.

3179.3 – Despesas Bancárias

Nesta conta deverão ser registradas as despesas bancárias relativas a operações normais, exceto os juros, comissões e outras despesas com empréstimos para capital de giro.

Estas despesas deverão ser apropriadas ao centro de custo “despesas administrativas”.

3179.4 – Jornais, Revistas e Livros Técnicos.

Nesta conta deverão ser registradas as despesas com compra e assinatura de jornais, revistas, livros e manuais especializados, boletins, etc., exceto o material de leitura para passageiros a bordo que deverá ser lançado na conta 3161.0 “despesas diretas com pax”.

A apropriação aos centros de custo deverá ser baseada no setor a que se destina a literatura.

3179.5 – Riscos não Segurados

Nesta conta serão registradas as despesas de indenizações de danos eventuais não cobertos por seguro, tais como bagagem, encomendas e cargas não seguradas, etc.

A apropriação deverá ser feita no centro de custo “despesas comerciais pax e cargas”

3179.6 – Plano de Integração Social –PIS- Recursos Próprios

Nesta conta deverão ser registradas as contribuições da empresa ao plano de integração social, calculados com base no imposto de renda.

Esta despesa deverá ser apropriada no centro de custo “despesas administrativas”.

3179.9 – Diversas Despesas

Nesta conta deverão ser registradas as despesas não classificáveis nas contas anteriormente mencionadas.

A apropriação nos centros de custo deverá ser feita com base no setor gerador da empresa.

DADOS QUANTITATIVOS (ESTATÍSTICOS)

1. Definição

Para a finalidade deste plano, são informações quantitativas próprias da atividade de vôo, que se prestam à análise econômica do resultado das operações de vôo, ou para a distribuição ou apropriação dos custos por área na rede doméstica e por linha na rede internacional.

2. Classificação dos Dados estatísticos.

Os dados estatísticos deverão ser classificados como segue:

1.1 Assentos Quilômetros Oferecidos – Ass/km Oferecido

É o produto do número de assentos oferecidos da aeronave pelo número de quilômetros voados conforme hotran em uma determinada etapa de vôo.

Considera-se a configuração autorizada da aeronave, excetuando-se os bloqueios determinados por qualquer motivo.

1.2 Aproveitamento Passageiros Quilômetros Pago % - Pax/km

É a relação entre os passageiros/quilômetros transportados pagos (item 2.13) e o número de assentos/quilômetros oferecidos (item 2.1).

1.3 Aproveitamento Passageiros Quilômetros Total % - Pax/km

É a relação entre os passageiros/quilômetros transportados totais (item 2.14) e a quantidade de assentos/quilômetros oferecidos (item 2.1)

1.4 Aproveitamento Toneladas Quilômetros Pago % - Ton/km.

É a relação entre as toneladas/quilômetros pagas (item 2.16).

1.5 Aproveitamento Toneladas Quilômetros Total % - Ton/km

É a relação entre as toneladas/ quilômetros total (item 2.23) pelas toneladas/quilômetros oferecidas (item 2.16).

1.6 Consumo de Combustível (litros)

É o total de litros consumidos no mês para a realização de vôo.

1.7 Custo Hora de Vôo

É o custo total do mês para cada tipo de equipamento, dividido pelo respectivo número de horas voadas no mês.

1.8 Etapas Média de Vôo

É representada de divisão da quilometragem total pelo número de pousos efetuados.

1.9 Horas Voadas

É o tempo de vôo da aeronave computado entre o momento da decolagem e o momento do pouso, não se considerando nessas horas o tempo de táxi e o rolamento na pista.

1.10 Número de passageiros Embarcados Pagos

É o passageiro que pagou acima de 25% da tarifa, contado por uma única vez por vôo independente do número de etapas do mesmo.

1.11 Número de Passageiros Embarcados Total

É o passageiro contado uma única vez por vôo, independente do número de etapas do mesmo.

1.12 Número de Pouso

É o número de pousos efetuados no mês.

1.13 Passageiros Quilômetros Transportados Pagos – Pax/km.

É o número de passageiros a bordo que pagaram acima de 25% da tarifa para etapa, multiplicado pelo número de quilômetros voados na mesma.

1.14 Passageiros Quilômetros Transportados Totais – Pax/km

É a quantidade de passageiros a bordo da aeronave multiplicada pelos quilômetros voados na etapa.

1.15 Peso Máximo de Decolagem – PMD

Peso da estrutura do avião, turbinas, sistemas, equipamentos não removíveis, óleo das turbinas, água potável dos lavatórios, equipamento de serviço para passageiros, comissária, tripulação e sua bagagem, peso do combustível total a bordo mais o peso de tudo que pode ser carregado, incluindo passageiros, bagagem, carga e correio. Para fins de custo, é utilizado um PMD padrão para cada tipo de aeronave, independentemente das condições de cada aeroporto.

1.16 Quilômetros Voados

É o total de quilômetros voados pela aeronave, considerando-se as distâncias oferecidas estabelecidas no hotran.

1.17 Toneladas Quilômetros Oferecidas – Ton/km Oferecidas.

É uma tonelada/métrica oferecida por quilômetro. Obtêm-se pela multiplicação das toneladas/oferecidas da aeronave pela distância da etapa voada.

1.18 Toneladas Quilômetros Utilizadas Bagagem Total – Ton/km.

É o total do peso de bagagem (livre mais excesso) transportado, multiplicado pelo número de quilômetros voados em cada etapa. O peso da bagagem de mão não é considerado.

1.19 Toneladas Quilômetros Utilizadas Carga Paga – Ton/km.

É o total do peso exclusivamente de carga remunerada, multiplicada pelos quilômetros voados em cada etapa.

1.20 Toneladas Quilômetros Utilizadas Carga Total – Ton/km.

É o total do peso exclusivamente de carga, transportada nas aeronaves de passageiros, mistas e cargueiras multiplicados pelos quilômetros voados em cada etapa.

1.21 Toneladas Quilômetros Utilizadas Correio – Ton/km

É o total do peso de mala postal, transportada nas aeronaves de passageiros, mistas e cargueiras multiplicados pelos quilômetros voados em cada etapa. As toneladas transportadas na rede postal noturna devem ser consideradas como carga paga.

1.22 Toneladas Quilômetros Utilizadas Excesso de Bagagem – Ton/km.

É o total do peso do excesso de bagagem transportado, multiplicado pelo número de quilômetros voados em cada etapa.

1.23 Toneladas Quilômetros Utilizadas Pagas – Ton/km.

É o total do peso transportado, considerando-se passageiros, bagagem (livre e excesso), mala postal e carga remunerada, multiplicada pelos quilômetros voados em cada etapa.

1.24 Toneladas Quilômetros Utilizadas Totais – Ton/km

É o total do peso transportado, considerando-se passageiros, bagagem, mala postal e carga, multiplicado pelos quilômetros voados em cada etapa.

1.25 Velocidade Média (km/hora)

É o resultado da divisão da quilometragem percorrida pela aeronave pelo número de horas voadas.

1.26 Vôos extras

São os vôos realizados no mês não previstos em hotran.

1.27 Vôos Previstos

É o número de vôos previstos no hotran para cada mês.

1.28 Vôos Realizados

É o número de vôos regulares efetivamente realizados em cada mês.

PREVISÕES E AMORTIZAÇÕES

Neste capítulo definimos quais os itens que devem ser provisionados ou amortizações mensalmente e os critérios a serem utilizados.

1. Provisões

São normalmente encargos e riscos já conhecidos e seus valores são calculáveis mesmo que por estimativa. As contas a serem provisionadas são as seguintes:

1.1 Conta 3104-0 – Contingências da legislação social, que engloba os seguintes itens:

1.1.1. Indenizações

Representa uma reserva necessária para cobrir o passivo trabalhista dos funcionários não optantes ao fundo de garantia por tempo de serviço. O cálculo deverá ser feito aplicando-se um percentual sobre o valor de salários de funcionários, a critério de cada empresa. Tal critério é válido para os funcionários contratados no regime da legislação brasileira. Para os funcionários contratados no exterior, deverá ser observada a legislação local. A apropriação desta provisão por centro de custo deverá ser feita de acordo com a lotação do funcionário.

1.1.2. Auxílio Enfermidade

Representa uma reserva necessária para cobrir os gastos da empresa com funcionários em licença médica. Deverá ser aplicado um percentual sobre a folha de pagamento com base na experiência de gastos nos últimos meses. Deverá ser observada a legislação local quando se tratar de funcionários contratados no exterior. A apropriação desta provisão deverá ser feita de acordo com a lotação do funcionário.

1.1.3. FGTS sobre 13º salário

Deverá ser apropriado mensalmente, 8% sobre a provisão para o 13º salário em cada centro de custo de acordo com a lotação do funcionário.

1.1.4. Artigo 22 (FGTS)

Representa uma provisão, com base na experiência de gastos para cobrir o pagamento previsto no artigo 22 da Lei de FGTS, quando da demissão de funcionários optantes. A apropriação deverá ser feita de acordo com a lotação do funcionário.

1.2. Conta 3104-0 – Férias e Encargos sobre Férias

Deverá ser calculado mensalmente, valor necessário a cobertura das férias vencidas e proporcionais com base na remuneração dos funcionários. Este valor deverá incluir os encargos sociais aplicáveis sobre férias. A apropriação nos centros de custo deverá ser feita de acordo com a lotação dos funcionários.

1.3. Conta 3104-0 – Gratificações ao Pessoal da Empresa

Esta provisão representa o 13º salário e outras gratificações a serem pagas pela empresa aos seus funcionários. Deverá ser calculado mensalmente 1/12 do valor a ser pago por ocasião do evento. A apropriação nos centros de custo deverá ser feita de acordo com a lotação dos funcionários.

1.4. Conta 3150 – 0 – Comissões

Considerando-se que os gastos de comissão ocorrem em função de receita vendida, não guardando relação direta com a receita voada no mês, deverá ser feita uma provisão mensal que constituirá as despesas desta rubrica.

A provisão deverá ser calculada com base na média móvel de custo de comissão, dividido pela média móvel da receita vendida em igual período podendo ser estabelecido percentuais para cada tipo de operação da empresa.

A despesa efetiva de comissão será sempre o valor líquido entre a comissão paga e a recebida de congêneres.

A apropriação da provisão deverá ser feita no centro de custo “despesas comerciais de pax e carga”.

O saldo da conta de “comissões a apropriar” no final do exercício deverá manter uma relação em torno dos mesmos percentuais acima utilizados com a conta de “transporte a executar”.

1.5. Conta 3151-0 – Propaganda, Publicidade e Promoções.

Em função da estimativa de vendas no período e da verba prevista para esta rubrica será estabelecido um percentual sobre a receita voada e apropriado mensalmente com base na receita do mês no centro de custo “despesas comerciais de pax e carga”.

2. Amortizações

São normalmente despesas já realizados cuja apropriação em custo deverá ser feita por um prazo mais amplo de forma a não distorcer o resultado do mês/exercício de ocorrência.

2.1. Conta 3133-0 – Seguros de Aeronaves

Representa o valor apropriado diretamente no item “seguros de aeronaves”, por tipo de equipamento. A apropriação deverá obedecer ao seguinte critério: valor do prêmio dividido pelo prazo de vigência da apólice. Esta amortização deverá incluir todos os endossos de apólice tais como: inclusão, exclusão e paralisação de aeronave.

2.2. Conta 3134-0 – Seguros em Geral

Representa o valor apropriado mensalmente referente a todas as apólices de seguros excetuando-se o seguro de aeronaves (conta 3133-0). A apropriação deverá ser feita por centro de custo de acordo com o prazo de vigência de apólice e do bem segurado.

OBS: o seguro de passageiro cujo cálculo do prêmio normalmente é feito com base nos pax/km, deverá ser apropriado da mesma forma por área na rede doméstica e por linha na rede internacional no centro de custo “serviço ao passageiro”.

2.3. Conta 3171-0 – Impostos e Taxas a Apropriar

Representa a parcela mensal de amortização e/ou provisão calculada de acordo com o tipo de imposto.

A apropriação mensal deverá ser feita através de estimativa total de gastos divididos em 12 parcelas, nos centros de custos conforme a lotação do evento gerador do imposto, de forma a manter o regime de competência do exercício.

2.4. Conta 3174-0 – Amortização em Geral

Representa a parcela mensal apropriada em custo referente aos seguintes itens de despesa:

- Benfeitorias em prédios e terrenos
- Expansão e desenvolvimento de linhas
- Introdução de equipamento de novo
- Gastos de organização e reorganização

A apropriação nos centros de custo deverá seguir os seguintes critérios:

- Expansão e desenvolvimento de linha e introdução de equipamento novo no centro de custo “outras despesas”
- Os demais serão apropriados aos vários centros de custo de acordo com sua natureza.

RELATÓRIOS DEMONSTRATIVOS

As empresas de transporte aéreo regular deverão enviar mensalmente ao DAC, até 45 dias da data de encerramento do mês base, os relatórios demonstrativos do resultado operacional do mês, de forma a permitir uma análise conjunta do desempenho da indústria e de cada empresa especificamente, conforme segue:

Mapa de Apropriação de Custos e Despesas (FORM 1)¹

Este formulário demonstra analiticamente todas as contas de despesa por espécie em relação ao centro de custo, evidenciando as operações de voo, as despesas comerciais e administrativas além de segregar os outros custos e serviços operacionais.

Este formulário representará os dados mensais de despesas e custos além do resultado das operações financeiras, demonstradas sinteticamente.

Demonstrativo do Resultado Operacional

Este formulário tem por objetivo demonstrar o resultado operacional por empresa, em diversos níveis considerando as receitas por tipo, os custos diretos e indiretos, as despesas operacionais comerciais e administrativas e os dados estatísticos sub-divididos nos formulários abaixo discriminados:

Total Geral (FORM 2)²

Representa a somatória de todas as operações de voo da empresa, por tipo de equipamento, no mês e acumulado.

Rede Doméstica (FORM 3)

Representa a somatória de todas as áreas da rede doméstica, por tipo de equipamento, no mês e acumulado.

Áreas por Equipamento (FORM 4)

Representa a somatória de todos os voos, por equipamento e por área da rede doméstica, no mês e acumulado, como segue:

- Ponte aérea Rio de Janeiro – São Paulo
- Ponte aérea Rio de Janeiro – Belo Horizonte – Brasília
- VEN (voo econômico noturno)
- RPN (rede postal noturna)
- Cargueiros
- Outras linhas passageiras

Rede Internacional (FORM 5)

Representa a somatória de todas as áreas da rede internacional, por tipo de equipamento no mês e acumulado.

Áreas por Equipamento (FORM 6)

Representa a somatória de todas as linhas, por equipamento e por área da rede internacional, de acordo com as operações da empresa, no mês e acumulado.

Linhas por Equipamento (FORM 7)

¹ Formulário Disponível

² Formulário Disponível

Representa a somatória de todos os equipamentos que operam uma linha internacional, no mês e acumulado.

Demonstrativo dos Custos Médios por Equipamento (FORM 8)³

Este formulário tem por objetivo demonstrar o custo médio por tipo de equipamento e rede dos seguintes itens no mês:

- Custo por hora voada
- Custo por Km voado
- Custo por Ass/Km oferecidos
- Custo por Pax/km transportado total
- Custo por Pax/km transportado pago
- Custo por Ton/km oferecida
- Custo por Ton/km utilizada total
- Custo por Ton/km utilizada paga

Demonstrativo da Disponibilidade e Navegabilidade da Frota (FORM 9)⁴

Este formulário tem por objetivo demonstrar os índices de disponibilidade e navegabilidade por tipo de equipamento que opera tanto para a empresa como por empréstimo ou arrendamento, no mês, conforme segue:

- Número de aviões existentes
- Número de aviões navegáveis
- Aviões hora disponível
- Aviões hora indisponível
- Aviões hora navegáveis
- Total de horas voadas
- Produção média por mês
- Produção média por dia existente
- Produção média por dia navegável

Agrupamento das Despesas por Espécie (FORM 10)⁵

Este formulário demonstra englobadamente as despesas domésticas e internacionais, e despesas domésticas, no mês, classificadas nos itens: amortizações; câmbio; combustível; despesas fiscais; despesas de venda; encargos com pessoal; ORTN's; juros, descontos e despesas bancárias; serviços públicos; tarifas aeroportuárias; e tarifas de comunicação e auxílio

³ Formulário Disponível

⁴ Formulário Disponível

⁵ Formulário Disponível

DEMONSTRATIVO DE RESULTADO OPERACIONAL					
EMPRESA: VASP		RESUMO GERAL ACUMULADO			Setembro/03
					Em Reais
	DISCRIMINACAO	A - 500 PAX	B 737-200 PAX	B 737-300 PAX	MD - 11
R E C E I T A	RECEITAS DE PASSAGEM	43.571.633	507.942.401	128.287.994	
	EXCESSO DE BAGAGEM	456.425	4.346.332	904.547	
	CARGA	7.025.148	21.761.640	2.398.306	
	MALA POSTAL				
	FRETAMENTO PAX				
	FRETAMENTO CARGA				
	OUTRAS RECEITAS DE VOO				
	TOTAL DA RECEITA	51.053.206	534.050.373	131.590.847	
C U R S O	TRIPULANTES TECNICOS	1.501.841	21.243.471	1.672.250	
	TRIPULANTES COMERCIAIS	1.109.361	13.330.192	2.057.024	
	COMBUSTIVEL	22.362.001	244.385.096	46.394.223	
	DEPRECIACAO	14.014.619	30.491.480	9.902.214	14.014.619
	MANUTENCAO E REVISAO	1.054.419	25.343.155	5.545.161	
	SEGUROS DE AERONAVES	2.937.538	3.954.697	3.902.624	
	ARRENDAMENTO DE AERONAVES	1.530.125		10.213.291	
	TAXAS DE POUSO	526.477	3.046.987	1.405.484	
	AUXILIO A NAVEGACAO	1.196.902	16.003.965	3.983.521	
	SUB - TOTAL	26.033.284	359.799.042	88.975.802	14.014.619
D E S P E S A	ORGANIZACAO TERRESTRE	2.432.589	25.658.228	7.969.934	
	SERVICO AO PAX	482.111	4.463.043	1.088.563	
	OUTRAS DESPESAS		52.318		
	SUB - TOTAL	2.914.701	30.173.589	9.058.497	
D E S P E S A	DESPESAS COMERCIAIS PAX	12.206.779	133.159.955	33.298.355	
	DESPESAS COMERCIAIS CARGA	2.040.989	6.161.947	673.948	
	DESPESAS ADMINISTRATIVA	7.611.748	68.632.108	20.643.311	
	SUB - TOTAL	21.859.516	207.954.010	54.615.613	
	TOTAL DO CUSTO	70.807.501	597.926.641	152.649.913	14.014.619
	RESULTADO OPERACIONAL	-19.754.295	-63.876.268	-21.059.066	-14.014.619
	JUROS DE FINANCIAMENTO			1.790.333	
	RESULTADO	-19.754.295	-63.876.268	-22.849.399	-14.014.619
D E S P E S A	HORAS VOADAS	1.980.36	47.193.06	10.381.86	
	KILOMETROS VOADOS	1.323.742	28.657.731	5.856.453	
	VELOCIDADE MEDIA	668	607	564	
	VOOS PREVISTOS	1.092	11.400	8.566	
	VOOS REALIZADOS	521	11.858	6.924	
	VOOS EXTRAS		29	14	
	Nº DE POUSOS	1.483	39.157	10.207	
	CONSUMO COMBUSTIVEL (LT)	16.816.731	184.987.622	35.311.345	
	ETAPA MEDIA	893	732	574	
	ASSENTO/ KM. OFERECIDOS (000)	317.698	3.066.267	773.052	
P A X	PAX/ KM. TRANSP. TOTAL (000)	172.107	1.799.249	381.566	
	PAX/ KM. TRANSP. PAGO (000)	169.383	1.777.024	374.956	
	APROVEITAMENTO TOTAL (%)	54	59	49	
	APROVEITAMENTO PAGO (%)	53	58	49	
X	Nº DE PAX EMBARCADO TOTAL	135.620	1.659.224	537.560	
	Nº DE PAX EMBARCADO PAGOS	133.788	1.639.344	527.216	
C O S T O	TON. / KM OFERECIDOS	39.548.798	317.630.744	74.215.650	
	TON. / KM UTILIZADAS TOTAL	20.350.087	173.609.830	34.195.681	
	TON. / KM UTILIZADAS PAGA	20.145.766	171.937.841	33.699.662	
	APROVEITAMENTO TOTAL (%)	51	55	46	
	APROVEITAMENTO PAGO (%)	51	54	45	
	TON. / KM UTIL. CARGA TOTAL	5.310.536	15.656.224	1.722.117	
	TON. / KM UTIL. CARGA PAGA	5.310.536	15.651.120	1.721.880	
	TON. / KM UTIL. CORREIO				
	TON. / KM UTIL. BAG. TOTAL	2.295.383	24.481.103	4.052.512	
	TON. / KM UTIL. EXCESSO BAG.	61.239	556.025	110.939	
	CUSTO HORA DE VOO	35.755	12.670	14.704	

DEMONSTRATIVO DE CUSTOS MÉDIOS POR TIPO DE EQUIPAMENTO

Em Reais

EMPRESA : V A S P

CUSTOS MEDIOS POR HORA VOADA

DISCRIMINAÇÃO	A - 300 Pax Dom.		B 737 200 Pax Dom		B 737 300 Pax Dom		MD - 11 Pax Dom.	
	Valor	(%)	Valor	(%)	Valor	(%)	Valor	(%)
<u>Custos Diretos</u>								
Tripuantes Tecnicos	728	2,00	483	3,60	485	3,08		
Tripuantes Comerciais	635	1,74	312	2,33	316	2,01		
Combustivel	9.591	26,28	4.945	36,83	4.358	27,73		
Depreciação	6.301	17,27	661	4,92	1.093	6,95		
Manutenção e Revisão	567	1,55	567	4,22	567	3,61		
Seguros de Aeronaves	1.275	3,49	81	0,61	449	2,86		
Arrendamento de Aeronaves	849	2,33			723	4,60		
Taxas de Pouso	309	0,85	96	0,71	137	0,87		
Auxílio a Navegação	586	1,61	349	2,60	425	2,70		
Sub - Total	20.841	57,11	7.496	55,82	8.553	54,42		
<u>Custos Indiretos</u>								
Organização Terrestre	1.564	4,29	669	4,98	972	6,19		
Serviço ao Passageiro	111	0,30	72	0,53	75	0,47		
Outras Despesas			1	0,01				
Sub - Total	1.675	4,59	742	5,53	1.047	6,66		
<u>Despesas Operacionais</u>								
Despesas Comerciais Pax	8.312	22,78	3.310	24,64	3.778	24,04		
Despesas Comerciais Carga	1.110	3,04	153	1,14	71	0,45		
Despesas Administrativas	4.553	12,48	1.729	12,87	2.269	14,44		
Sub - Total	13.975	38,30	5.191	38,66	6.117	38,92		
TOTAL GERAL	36.491	100,00	13.429	100,00	15.717	100,00		
<u>CUSTOS MEDIOS POR</u>								
Km / Voado	53,00		21,83		27,63			
Ton / Km Oferecida	1,76		1,96		2,22			
Ton / Km Utilizadas Total	4,43		3,61		5,77			
Ton / Km Utilizadas Pagas	4,50		3,65		5,87			
Ass / Km Oferecidos	0,22		0,20		0,21			
Pax / Km Transportado Total	0,59		0,36		0,52			
Pax / Km Transportado Pago	0,60		0,36		0,53			
Horas Voadas	237,71		5.006,94		896,67			
Quilometros Voados	163.663		3.079.530		510.111			

DEMONSTRATIVO DE CUSTOS MÉDIOS POR TIPO DE EQUIPAMENTO

Pag. 16
Setembro/03
Em Reais

EMPRESA : V A S P

CUSTOS MEDIOS POR HORA VOADA

DISCRIMINAÇÃO	B 727 200 CGO Dom.		B 737 200 CGO Dom.		DC - 8 CGO Dom.		B 707 CGO Dom.	
	Valor	(%)	Valor	(%)	Valor	(%)	Valor	(%)
<u>Custos Diretos</u>								
Tripulantes Técnicos	731	4,56	486	3,35				
Tripulantes Comerciais								
Combustível	7.961	49,66	5.015	34,58				
Depreciação	305	1,90	4.083	28,16				
Manutenção e Revisão	567	3,54	567	3,91				
Seguros de Aeronaves	212	1,32	153	1,05				
Arrendamento de Aeronaves								
Taxas de Pouso	126	0,79	127	0,88				
Auxílio a Navegação	449	2,80	441	3,04				
Sub - Total	10.352	64,58	10.873	74,97				
<u>Custos Indiretos</u>								
Organização Terrestre	784	4,89	634	4,37				
Serviço ao Passageiro								
Outras Despesas								
Sub - Total	784	4,89	634	4,37				
<u>Despesas Operacionais</u>								
Despesas Comerciais Pax								
Despesas Comerciais Carga	3.178	19,82	1.802	12,42				
Despesas Administrativas	1.716	10,70	1.194	8,24				
Sub - Total	4.894	30,53	2.996	20,66				
TOTAL GERAL	16.030	100,00	14.503	100,00				
<u>CUSTOS MEDIOS POR</u>								
Km / Voado	22,88		23,76					
Ton / Km Oferecida	1,16		2,06					
Ton / Km Utilizadas Total	2,03		3,24					
Ton / Km Utilizadas Pagas	2,03		3,24					
Ass / Km Oferecidos								
Pax / Km Transportado Total								
Pax / Km Transportado Pago								
Horas Voadas	440,06		244,36					
Quilômetros Voados	308.337		149.140					

VASP S.A. - (VIACÃO AEREA SÃO PAULO)

FORMULÁRIO 10

Setembro/03

Pag.: 18

AGRUPAMENTO DAS DESPESAS POR ESPÉCIE

DISCRIMINAÇÃO	DESPESAS DOM. E INT.	%	DESPESAS DOMESTICAS	%
ENCARGOS COM PESSOAL	10.948.119	10,87	10.948.119	10,87
CÂMBIO	2.649.690	2,63	2.649.690	2,63
COMBUSTÍVEL	35.683.814	35,41	35.683.814	35,41
AMORTIZAÇÕES	57.015	0,06	57.015	0,06
DESPESAS COMERCIAIS	20.663.933	20,51	20.663.933	20,51
DESPESAS FISCAIS	2.145.567	2,13	2.145.567	2,13
SERVIÇOS PÚBLICOS	1.261.960	1,25	1.261.960	1,25
TARIFAS AEROPORTUÁRIAS	797.325	0,79	797.325	0,79
TARIFAS DE COMUNICAÇÃO E AUXÍLIO	2.572.423	2,55	2.572.423	2,55
DESPESAS BANCÁRIAS	193.790	0,19	193.790	0,19
I.P.C.	5.409.753	5,37	5.409.753	5,37
CONSUMO DE MATERIAIS DIVERSOS	556.261	0,55	556.261	0,55
DEPRECIAÇÃO/SEGUROS DE EQUIPTO. DE VÔO	8.324.602	8,26	8.324.602	8,26
DEPREC., SEGUROS E ALUGUEIS EM GERAL	3.682.665	3,65	3.682.665	3,65
ORGANIZAÇÃO TERRESTRE	678.179	0,67	678.179	0,67
DESPESAS DIRETAS PAX E CARGA	494.573	0,49	494.573	0,49
SERVIÇOS AUXILIARES DIVERSOS	4.642.923	4,61	4.642.923	4,61
TOTAL	100.762.592	100,00	100.762.592	100,00
JUROS DE FINANCIAMENTO	170.997			

CONTA	DENOMINAÇÃO	TOTAL GERAL	OPERAÇÕES DE VOÔ								DESPESAS ADMINIST.	OUTROS CUSTOS OPERACIONAIS		OUTROS SERVIÇOS TERCEIROS				
			DIRETOS				INDIRETOS					DESPESAS COMERCIAIS		OFICINAS	TREIN. ENSINO	SERVIÇOS A TERCEIROS	DESPESAS ESPECIAIS	DESPESAS AMORT.
			TRIPULANTE TÉCNICO	TRIPULANTE COMERCIAL	OUTROS DIRETOS	TOTAL	ORGANIZAÇÃO TERRESTRE	SERVIÇO AO PAX	OUTRAS DESPESAS	TOTAL		PAX	CARGA					
310	Despesas com Pessoal	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31001	Honorários da Diretoria	46.827	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	46.827	-	-	-	-	-
31002	Honor. do Conselho de Administração	117	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	117	-	-	-	-	-
31003	Honor. do Conselho Fiscal	1.054	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1.054	-	-	-	-	-
31010	Ordenado dos Funcionários	5.806.043	1.323.141	358.126	1.681.267	624.013	-	624.013	498.937	246.258	1.428.588	1.291.960	29.020	-	-	-	-	-
31020	Ordem. dos Trip. - Variável	806.640	596.676	209.964	806.640	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31030	Contrib. a Previdência Social	2.378.251	636.447	423.728	1.060.174	163.388	-	163.388	136.132	67.768	556.674	383.702	8.412	-	-	-	-	-
31040	Contig. Legat. Social - Provisão	1.201.162	390.313	230.678	620.901	139.589	-	139.589	74.542	58.616	111.712	192.137	3.574	-	-	-	-	-
31050	Diárias e Despesas de Viagem	1.417.698	460.304	748.970	1.209.274	19.431	-	19.431	7.960	20.515	130.735	57.610	2.172	-	-	-	-	-
31060	Outras Despesas com Pessoal	398.709	23.669	17.284	40.953	119.813	-	119.813	8.829	2.951	641.992	26.765	58.496	-	-	-	-	-
311	Consumo de Materiais	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31101	Consumo de Combustível de Aeronaves	35.677.597	-	-	35.677.597	35.677.597	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31102	Cons. de Combust. e Lubrif. em Geral	6.412	-	-	-	509	-	509	136	203	3.513	2.003	48	-	-	-	-	-
31103	Consumo de Material Auxiliar	207.319	-	-	-	16.453	-	16.453	4.411	6.557	113.592	64.761	1.544	-	-	-	-	-
31104	Consumo de Material Escritório	213.731	-	-	-	16.962	-	16.962	4.548	6.760	117.105	66.764	1.591	-	-	-	-	-
31105	Consumo de Vestuário Profissional	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31106	Consumo de Mater. de Contas.	143.897	-	-	-	143.897	-	143.897	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31107	Consumo de Material p/O.T.	216.688	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31108	Consumo de Mat. Deb. Dir. O.T.	1.041.482	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
312	Despesas de Ocupação	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31200	Acomodamento de Aeronaves	850.256	-	-	850.256	850.256	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31210	Aluguel e Acomodamentos em Geral	2.447.868	-	-	-	1.180.324	-	1.180.324	335.559	80.172	503.417	348.396	-	-	-	-	-	-
31220	Depreciação de Equipamentos de Vôo	7.080.671	-	-	7.080.671	7.080.671	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31230	Depreciação de Equipamento Terrestre	1.372.215	-	-	-	476.254	-	476.254	73.811	82.437	437.625	190.023	12.665	-	-	-	-	-
313	Despesas de Util. e Serviços	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31301	Energia Elétrica	359.901	-	-	-	61.452	-	61.452	15.134	7.975	261.956	13.120	265	-	-	-	-	-
31302	Gás - Água - Esgoto	89.975	-	-	-	15.363	-	15.363	3.783	1.994	65.405	3.282	66	-	-	-	-	-
31310	Comunicação	814.112	-	-	-	49.632	-	49.632	58.739	10.742	690.499	4.409	90	-	-	-	-	-
31321	Serv. Auxiliares de Orgao. Terrestre	527.066	-	-	-	527.066	-	527.066	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31322	Serviços de Limpeza	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31323	Coberta-Engrax. - Respecho de Carga	106.850	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31324	Frete e Carretos	186.700	-	-	-	6.009	-	6.009	475	5.318	169.246	5.653	-	-	-	-	-	-
31325	Serviços Profissionais	4.651.584	-	-	-	557.527	-	557.527	2.054.978	67.470	1.878.013	88.844	4.750	-	-	-	-	-
31326	Serviços de Terceiros - Oficinas	741.621	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31330	Seguros de Aeronaves	1.243.931	-	-	1.243.931	1.243.931	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31340	Seguros em Geral	15.067	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
314	Desp. d/Tarifas Aerop. Aux. e Naveg.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31400	Tarifas de Pass. e Permanência	797.325	-	-	762.613	762.613	34.712	-	34.712	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31410	Tarifas de Auxílio Navegação	2.572.423	-	-	2.572.423	2.572.423	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31420	Outras Tarifas Aeroportuárias	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
315	Despesas de Comercialização	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31500	Commodos	20.342.179	-	-	-	-	-	-	18.122.409	2.219.770	-	-	-	-	-	-	-	-
31510	Propaganda Public. e Promoções	304.659	-	-	-	-	-	-	302.493	2.166	-	-	-	-	-	-	-	-
316	Despesas Diretas com Pax	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31610	Despesas Diretas com Pax	308.424	-	-	-	-	-	308.424	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
317	Outras Despesas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31710	Impostos e Taxas	2.150.916	-	-	-	799.667	-	799.667	200.168	27.269	1.068.943	54.869	-	-	-	-	-	-
31721	Desemb. Aerop. Pax e Carga	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31722	Vôos Interrompidos	151.113	-	-	-	151.113	-	151.113	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31731	Contrib. a Sind. e Associações	39.323	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31732	Gratificação Presentes e Donat.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31733	Contribuição Ativas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31740	Amortizações em Geral	57.015	-	-	-	48.859	-	48.859	5.813	54.672	22	2.320	-	-	-	-	-	-
31791	Representações	17.006	-	-	-	1.464	-	1.464	3.463	55	9.232	3.193	-	-	-	-	-	-
31792	Despesas Legais e Judiciais	3.920.820	-	-	-	-	-	-	-	-	3.920.820	-	-	-	-	-	-	-
31793	Despesas Bancárias	193.799	-	-	-	-	-	-	-	-	193.799	-	-	-	-	-	-	-
31794	Jornal, Revista e Livros Técnicos	4.146	-	-	-	634	-	634	1.676	25	1.708	103	-	-	-	-	-	-
31795	Riscos não Segurados	5.966	-	-	-	-	-	-	1.014	4.952	-	-	-	-	-	-	-	-
31796	P.L.S. - Recursos Próprios	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31798	Financeira - Caixa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
31799	Diversas Despesas	1.676	-	-	-	463	-	463	72	66	927	145	2	-	-	-	-	-
	Tromamento / Estimo	-	36.068	9.762	-	45.831	17.010	-	17.010	13.601	6.713	38.943	-	-	-	-	-	-
	Total das Despesas por Expediente	101.336.521	3.466.619	1.998.512	48.187.491	53.682.622	5.026.909	452.321	5.813	5.485.043	21.924.693	2.926.752	12.449.817	4.791.528	-	-	-	-
	Manutenção e Revisão	-	-	-	3.872.423	3.872.423	68.329	-	68.329	9.202	4.368	276.224	(4.324.446)	-	-	-	-	-
	Total das Custos e Despesas Operacionais	-	3.466.619	1.998.512	52.059.914	57.525.045	5.095.237	452.321	5.813	5.553.371	21.943.896	2.931.020	12.819.260	467.682	-	-	-	-

ANEXO A – Demonstração de resultado VASP (analítico) – 2XXX

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP

DESCRIÇÃO													em R\$	Part. s/
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	R.O.L.
RECEITA OPERACIONAL LIQUIDA	46.523.115	37.589.129	37.675.931	28.697.101	31.351.103	49.928.631	44.359.098	42.703.528	44.515.658	50.019.375	44.280.690	54.366.816	512.010.175	100,0%
RECEITA DE PASSAGEIROS	41.499.450	32.901.696	32.599.135	22.968.172	26.025.212	44.902.742	39.491.177	55.804.282	38.598.814	43.180.974	37.293.894	46.400.436	441.065.983	86,3%
Jato Pax Doméstico	37.958.400	27.407.875	29.490.971	20.584.629	23.914.639	42.804.815	36.618.134	27.652.163	30.294.652	34.654.597	30.349.318	37.045.342	375.805.531	74,0%
Jato Pax Internacional	15	2.041.129	217	12.753	(6.923)	124.318	(54.052)	4.476.604	4.384.292	4.594.837	3.508.307	5.269.770	24.351.266	4,8%
Ponte Aérea	3.541.035	3.452.692	3.107.948	2.370.789	2.117.497	1.973.610	2.897.094	3.675.515	3.919.869	3.931.540	3.436.269	4.085.324	38.509.184	7,5%
RECEITA DE CARGAS	5.126.008	4.652.077	5.809.742	6.002.291	6.177.660	5.265.427	6.128.371	6.626.571	6.132.522	7.025.623	7.479.133	8.416.598	71.872.023	14,6%
Cargo Doméstico / VASPEX	3.747.411	3.346.670	4.238.404	4.438.077	4.358.132	3.749.314	4.497.059	4.875.744	4.541.160	5.385.283	5.750.907	6.583.509	55.511.670	10,8%
- Carga Normal / VASPEX	3.747.411	3.346.670	4.238.404	4.438.077	4.358.132	3.749.314	4.497.059	4.875.744	4.541.160	5.385.283	5.750.907	6.583.509	55.511.670	10,8%
- Frete Doméstico														
Porão Doméstico	1.398.341	1.305.407	1.571.338	1.564.214	1.819.528	1.516.113	1.635.942	1.726.453	1.591.362	1.640.340	1.728.226	1.863.089	19.360.351	3,8%
Cargo Internacional														
Porão Internacional	(19.744)						(4.630)	24.374						
OUTRAS RECEITAS OPERACIONAIS	384.143	332.653	312.709	272.584	321.230	332.186	378.734	331.455	347.809	303.676	315.928	421.924	4.055.033	0,8%
Receita Mala Postal Doméstica														
Receita R.P.N.														
Receita Mala Postal Internacional														
Excesso de Bagagem	384.143	332.653	312.709	272.584	321.230	332.186	378.734	331.455	347.809	303.676	315.928	421.924	4.055.033	0,8%
Receita Excesso de Bagagem Doméstico	384.143	332.653	312.709	272.584	321.230	332.186	378.734	331.455	347.809	303.676	315.928	421.924	4.055.033	0,8%
Receita Excesso de Bagagem Internacional														
IMPOSTOS E CONTRIBUIÇÕES	(486.486)	(297.297)	(1.045.656)	(545.946)	(1.172.999)	(571.724)	(1.639.184)	(58.780)	(563.488)	(490.897)	(808.265)	(902.147)	(8.582.864)	(1,7%)
P.I.S.							110.079	(46.847)	(281.901)	(42.527)	(97.288)	(105.003)	(463.486)	(0,1%)
I.C.M.S.	(156.757)		(937.547)	(194.595)	(902.729)	(247.400)	(243.243)	(295.733)	(231.441)	(252.089)	(277.298)	(305.028)	(4.043.860)	(0,8%)
COFINS	(329.730)	(297.297)	(108.108)	(351.351)	(270.270)	(324.324)	(1.506.020)	283.800	(50.146)	(196.281)	(433.679)	(492.111)	(4.075.518)	(0,8%)

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP

DESCRIÇÃO													em R\$	Part. s/ R.O.L.
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	
CUSTOS VARIÁVEIS	25.567.010	23.892.681	21.481.835	23.104.784	24.032.764	24.797.532	29.195.417	31.011.705	32.421.592	39.861.722	38.988.344	33.037.642	347.393.038	67,8%
. 419.11 - COMBUSTÍVEL	14.174.129	13.130.769	12.579.655	13.569.907	14.889.937	15.229.131	17.018.901	18.413.511	19.515.034	22.890.195	23.889.915	21.253.273	206.584.354	40,3%
SERVIÇO DE BORDO	651.320	349.200	269.421	247.582	345.005	264.595	325.254	282.980	574.660	350.015	393.299	295.282	4.348.611	0,8%
. 419.41 - Refeições de 3os. Fornecido ao Pax	375.883	257.413	168.064	155.196	183.064	185.535	223.210	182.441	169.868	173.449	149.559	185.055	2.408.737	0,5%
. 429.31 - Material de Comissaria	75.920	63.484	62.546	82.734	109.031	44.761	70.219	27.424	400.636	109.645	198.711	95.886	1.310.998	0,3%
. 429.32 - Jornais, Revistas, Música e Vídeo	199.518	28.303	38.811	9.652	52.910	34.299	31.825	73.114	4.155	66.920	45.029	14.341	598.876	-0,1%
COMISSÕES PASSIVAS	7.225.135	5.476.027	5.504.057	5.592.207	5.115.650	5.550.529	7.997.278	8.480.238	8.787.666	12.794.064	11.048.472	7.918.373	91.489.695	17,9%
. 514.31 - Comissões Pax Doméstico	6.085.950	4.617.237	4.408.946	4.446.034	3.948.133	4.734.841	7.790.155	7.430.546	7.806.045	11.630.877	9.917.281	6.798.291	79.611.337	15,5%
. 514.32 - Com. C/ga Doméstica + VASPEX	760.833	695.878	874.813	914.456	903.866	768.504	919.107	979.910	932.341	1.066.898	1.082.930	1.075.782	10.975.317	2,1%
. 514.38 - Comissões Carga Internacional														
. 514.39 - Comissões Pax Internacional	378.352	162.912	220.297	231.717	263.650	47.184	(711.985)	69.782	49.280	96.289	48.261	44.300	900.011	0,2%
OUTROS CUSTOS VARIÁVEIS	3.516.426	4.936.685	3.128.703	3.695.089	3.682.172	3.753.277	3.853.985	3.804.976	3.544.233	3.827.449	3.656.658	3.570.716	44.970.368	8,8%
. Ordenado + Encargos de Tripulantes	1.113.343	1.113.480	711.691	853.819	683.819	965.537	747.470	797.818	755.828	822.542	814.157	641.340	10.050.815	2,0%
. 429.11 - Ordenado Variável Trip. Técnico	482.380	484.176	315.517	381.281	329.700	419.104	377.341	394.969	381.407	373.446	405.055	400.468	4.744.811	0,9%
. 429.12 - Encargos s/ Variável Trip. Técnico	236.607	239.861	155.455	190.145	121.890	241.362	197.311	208.188	179.986	229.557	204.108	74.861	2.279.332	0,4%
. 429.21 - Ordenado Variável Trip. Comercial	264.580	260.427	161.265	188.415	169.547	193.585	113.479	127.471	132.098	135.962	136.308	138.101	2.021.212	0,4%
. 429.22 - Encargos s/ Variável Trip. Comercial	129.776	129.016	79.455	93.979	62.682	111.486	59.338	67.190	62.337	83.576	68.686	27.907	975.427	0,2%
. Outros Custos com Tripulantes	676.140	642.088	567.977	669.597	675.781	634.498	767.955	692.522	650.051	661.725	635.524	616.025	7.889.885	1,5%
. 419.42 - Refeição a Bordo Trip. Técnico	12.676	12.281	10.849	10.923	12.361	10.886	12.357	11.143	10.779	11.263	8.968	9.114	133.598	0,0%
. 419.43 - Refeição a Bordo Trip. Comercial	18.203	18.129	17.358	16.284	17.183	16.184	17.132	16.697	16.229	16.974	14.019	14.200	198.593	0,0%
. 429.13 - Hospedagem Trip. Técnico	126.466	101.576	82.046	94.836	99.050	88.125	131.518	97.813	93.753	85.466	82.587	82.938	1.166.174	0,2%
. 429.14 - Diárias Trip. Técnico	122.282	117.159	125.963	129.030	140.330	132.233	149.307	153.628	141.198	147.457	142.035	148.917	1.649.538	0,3%
. 429.15 - Transporte Trip. Técnico	15.001	18.605	14.099	10.618	11.313	4.951	6.482	1.450	9.036	15.408	15.499	857	123.320	0,0%
. 429.23 - Hospedagem Trip. Comercial	164.814	152.228	109.377	160.904	153.020	160.876	198.113	158.903	149.653	136.209	125.114	118.362	1.787.572	0,3%
. 429.24 - Diárias Trip. Comercial	197.995	196.343	201.976	226.753	233.053	213.854	240.038	251.574	223.931	246.872	247.303	241.636	2.721.328	0,5%
. 429.25 - Transporte Trip. Comercial	18.703	25.768	6.311	20.250	9.471	7.390	13.008	1.315	5.472	2.076			109.762	-0,0%
. Taxas Aeroportuárias e Serviço de Apoio	1.726.943	3.181.117	1.849.034	2.171.672	2.322.572	2.153.241	2.438.560	2.314.637	2.138.353	2.343.182	2.206.976	2.313.450	24.059.635	5,3%
. 419.21 - Tarifa de Pouso	334.464	593.922	375.715	510.039	538.116	521.373	557.811	553.207	534.648	554.890	516.268	504.994	6.094.847	1,2%
. 419.22 - Tarifa de Comunicação e Aux. Naveg.	1.123.035	1.954.570	1.311.557	1.434.125	1.494.892	1.431.132	1.500.715	1.517.978	1.406.107	1.514.841	1.390.056	1.449.462	17.528.468	3,4%
. 419.33 - Handling	94.145	504.004	56.485	79.159	126.195	131.552	153.739	64.695	72.633	100.361	107.991	113.965	1.604.924	0,3%
. 419.51 - Custos Code Share VP x CO														
. 429.41 - Transporte de Pax	9	413	649	1.011	350	1.427	3.415	1.830	886	1.135	287	239	11.650	0,0%
. 429.42 - Manuseio Bagagem e Carga	175.290	128.208	104.629	147.338	163.021	67.757	122.881	176.926	124.080	171.955	192.475	245.289	1.819.749	-0,4%

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP

DESCRIÇÃO													em R\$	Part. s/
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	R.O.I.
Seguros														
- 429.51 - Seguro de Pax														
- 429.52 - Seguro de Carga														
MARGEM DE CONTRIBUIÇÃO	20.956.106	13.696.447	16.194.096	5.592.317	7.318.339	25.131.099	15.163.681	11.691.823	12.094.066	10.157.653	5.292.347	21.329.173	164.617.147	32,2%
% SOBRE MARGEM DE CONTRIBUIÇÃO	45,0%	36,4%	43,0%	19,5%	23,3%	50,3%	34,2%	27,4%	27,2%	20,3%	12,0%	39,2%	32,2%	0,0%
CUSTOS FIXOS	12.183.253	5.907.715	5.349.248	6.588.550	6.162.672	7.733.215	7.518.879	7.144.745	1.212.733	9.617.400	14.175.150	13.186.640	96.780.500	18,9%
REMUNERAÇÃO E ENCARGOS - TRIPULAN	1.444.949	1.356.085	1.162.535	1.268.875	1.038.492	1.574.761	1.347.978	1.244.719	1.145.190	1.402.608	1.238.584	1.640.451	15.865.227	3,1%
- 511.12 - Ordenado Tripulantes Técnicos	647.517	646.740	554.974	568.763	587.890	639.385	600.601	580.910	604.533	613.269	614.228	678.306	7.337.115	1,4%
- 511.13 - Ordenado Tripulantes Comerciais	310.860	279.794	240.551	255.116	308.274	385.056	229.519	238.958	208.871	200.715	216.256	207.425	3.081.396	0,6%
- 511.21 - 13º Salário	119.637	134.863	100.458	110.199	84.447	131.268	112.459	106.841	98.779	116.302	112.645	134.464	1.362.364	0,3%
- 511.22 - Férias	38.431	(18.465)	(4.246)	32.643	(255.224)	59.514	94.943	66.944	(18.570)	199.666	29.883	86.623	312.142	0,1%
- 511.23 - Previdência Social	419.759	417.265	312.447	346.977	351.837	401.588	327.375	326.035	322.691	324.079	337.977	344.632	4.732.663	0,8%
- 511.24 - F.G.T.S.	144.314	143.599	107.450	119.173	120.243	137.785	112.654	112.199	111.092	111.526	145.774	160.766	1.576.571	0,3%
- 511.25 - Encargos Sociais sobre 13º Salário	42.701	48.146	35.863	39.341	30.147	47.027	40.424	38.142	35.264	41.520	10.766	48.293	457.636	0,1%
- 511.26 - Contingências da Legislação Social	33.811	37.380	19.839	37.920	62.853	68.372	14.156	7.163	2.459	7.924	6.366	22.007	320.249	0,1%
- 511.27 - Encargos Sociais sobre Férias	11.820	(6.592)	(1.516)	7.732	(103.014)	16.969	29.925	19.344	(10.266)	67.940	3.276	25.821	61.410	0,0%
- 511.28 - Salário Educação	42.485	42.232	31.623	35.118	35.610	40.645	33.134	32.998	32.660	32.800	34.207	34.880	428.391	0,1%
- 511.29 - Encargos Diretos - Transferência de Enc.	(366.384)	(368.876)	(234.910)	(284.107)	(184.572)	(352.848)	(256.650)	(275.378)	(242.323)	(313.133)	(272.791)	(102.768)	(3.254.713)	(0,6%)
ARRENDAMENTO DE AERONAVES	794.969	649.671	303.274	977.085	840.859	1.088.473	1.237.852	1.174.163	1.389.050	1.313.873	(179.122)	1.133.850	10.723.999	2,1%
- 512.15 - Arrendamento de Aeronaves	794.969	649.671	303.274	977.085	840.859	1.088.473	1.237.852	1.174.163	1.389.050	1.313.873	(179.122)	1.133.850	10.723.999	2,1%
MANUTENÇÃO DE AERONAVES	7.714.628	1.552.715	1.445.027	1.947.881	1.976.662	2.388.825	2.534.386	2.239.608	(4.033.063)	2.524.671	8.612.476	6.201.371	35.105.185	6,9%
- 512.35 - Manutenção de Aeronaves	7.714.628	1.552.715	1.445.027	1.947.881	1.976.662	2.388.825	2.534.386	2.239.608	(4.033.063)	2.524.671	8.612.476	6.201.371	35.105.185	6,9%
DEPRECIÇÃO DE EQUIPAMENTO DE VÔO	1.842.565	1.825.202	1.825.202	1.825.202	1.825.202	1.945.143	1.886.529	1.838.791	1.969.864	3.896.812	1.896.812	3.617.379	28.191.704	5,5%
- 512.21 - Depreciação	1.072.336	1.072.336	1.072.336	1.072.336	1.072.336	1.195.778	1.141.847	1.113.292	1.220.499	878.053	878.503	(108.621)	11.681.031	2,3%
- 512.22 - Amortização	3.142	3.142	3.142	3.142	3.142	3.142	3.142	3.142	3.142	3.142	3.142	3.142	37.707	0,0%
- 512.23 - Depreciação - DI. 332/91	222.620	205.258	205.258	205.258	205.258	201.757	197.074	201.757	201.757	203.543	203.093	731.839	2.984.471	0,6%
- 512.25 - Depreciação - Reavaliação - 1996	148.752	148.752	148.752	148.752	148.752	148.752	148.752	148.752	148.752	134.444	134.444	28.855	1.636.511	0,3%
- 512.26 - Depreciação - Reavaliação - 1998	(76.503)	(76.503)	(76.503)	(76.503)	(76.503)	(76.503)	(76.503)	(76.503)	(76.503)	263.100	(76.878)	(841.221)	(1.343.528)	(0,3%)
- 512.27 - Depreciação - Reavaliação - 1999	472.217	472.217	472.217	472.217	472.217	472.217	472.217	472.217	472.217	339.979	339.979	1.347.502	5.913.570	1,2%
- 512.28 - Depreciação - Reavaliação - 2002										2.414.529	2.414.529	2.455.883	7.281.942	1,4%

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP

DESCRIÇÃO													em R\$	Part. s/ R.O.L.
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	
OUTROS CUSTOS FIXOS	386.143	524.040	613.209	569.507	481.457	736.014	512.135	647.463	741.693	479.436	606.399	593.588	6.891.085	1,3%
511.31 - Treinamento no País			1.21.684	63.750		185.993		1.14.309	569.154		137.814	64.190	9.994.141	0,0%
511.33 - Treinamento no Exterior		91.368	4.247	47.862	8.624	90.287	20.524	43.027	11.070			54.531	368.548	0,1%
511.46 - Subvenção AEROS	19.257	18.799	13.909	16.417	12.967	13.561	12.664	12.900	13.067	12.585	12.776	12.777	171.680	0,0%
511.99 - Outras Despesas com Pessoal														
513.34 - Seguro de Aeronaves	231.054	225.562	249.729	241.674	249.729	241.674	249.729	249.729	241.674	249.729	241.674	249.729	2.921.685	0,6%
513.37 - Seguro de Tripulantes														
513.38 - Seguro de Responsabilidade Civil	123.929	178.217	197.334	190.968	197.334	190.968	197.334	197.334	190.968	197.334	190.968	197.334	2.360.643	0,4%
514.13 - Serviços de Limpeza		3.563	422	1.479	6.143	1.811	7.500	3.511		3.474	4.794		32.697	0,0%
514.17 - Outros Serviços de Terceiros														
515.11 - Consumo de Materiais														
515.97 - Taxa de Estadia de Aeronaves	11.902	6.511	25.884	8.357	6.660	42.420	24.385	19.653	15.760	16.314	18.344	20.827	217.048	0,0%
RESULTADO OPERACIONAL DE VÔO	8.772.853	7.788.733	10.844.848	(996.233)	1.155.667	17.397.884	7.644.802	4.547.078	10.881.332	540.253	(8.882.804)	8.142.534	67.836.947	13,2%
CUSTOS FIXOS INDIRETOS	11.907.123	8.788.543	8.993.886	10.068.429	9.372.284	8.922.182	12.415.171	12.546.977	9.746.109	11.210.597	10.721.211	3.729.199	118.421.710	23,1%
REMUNERAÇÃO E ENCARGOS	3.047.718	3.185.458	2.951.739	3.010.442	2.897.018	3.323.915	3.117.856	3.137.952	3.102.505	3.517.413	3.216.403	2.150.088	36.658.507	7,2%
511.11 - Ordenado de Funcionários	1.984.162	2.001.542	1.882.860	1.940.598	1.868.671	2.001.072	1.998.542	2.000.412	2.016.751	2.157.849	2.076.733	2.140.566	24.069.755	4,7%
511.14 - Horas Extras														
511.21 - 13º Salário	159.348	169.607	153.928	158.204	154.433	212.123	158.874	170.087	171.238	196.280	171.910	(126.377)	1.749.654	0,3%
511.22 - Férias	41.672	65.034	59.696	31.860	40.601	174.505	37.978	70.785	23.332	159.937	60.709	158.026	924.136	0,2%
511.23 - Previdência Social	518.209	532.110	484.070	502.430	478.855	520.597	508.993	512.761	523.724	530.930	528.005	539.912	6.180.595	1,2%
511.24 - F.G.T.S.	178.204	182.357	166.601	172.716	164.769	179.030	175.224	176.525	179.827	182.851	255.001	262.333	2.275.438	0,4%
511.25 - Encargos Sociais s/ 13º Salário	56.937	60.550	54.916	56.622	55.133	75.726	56.719	60.720	61.131	70.073	(11.778)	(1.054.385)	(457.636)	(0,1%)
511.26 - Contingências da Legislação Social	37.359	103.067	43.914	54.181	45.769	33.443	40.743	39.696	34.805	37.455	41.500	87.200	599.133	0,1%
511.27 - Encargos Sociais sobre Férias	(13.583)	(4.978)	4.485	(1.186)	442	45.587	214	10.543	(5.748)	42.867	6.024	40.974	125.643	0,0%
511.28 - Salário Educação	52.444	53.851	48.989	50.847	48.461	52.687	51.512	51.893	53.003	53.732	53.437	54.639	625.495	0,1%
511.51 - Honorários da Diretoria	22.251	21.269	22.025	19.149	17.259	18.476	20.308	19.872	19.872	23.010	23.538	35.627	262.655	0,1%
511.92 - Encargos Sociais - Func. Exterior	10.715	1.048	30.255	25.020	22.624	10.668	68.749	24.658	24.571	62.430	11.326	11.574	303.637	0,1%
ALUGUÉIS E ARRENDAMENTOS	529.151	358.055	328.774	308.420	327.977	294.423	355.480	324.448	330.653	425.271	488.166	349.743	4.150.562	0,9%
512.11 - Arrendamento de Áreas e Imóveis	414.179	285.546	258.607	277.877	275.937	277.128	306.254	236.672	268.419	365.793	284.130	322.208	3.572.750	0,7%
512.12 - Arrendamento de Veículos														
512.13 - Arrendamento de Equip. de Escritório							367						367	0,0%
512.14 - Arrendamento Equip. Telecom. Dados	52.579	35.890		14.087	18.243	736	19.844						131.378	0,0%
512.16 - Arrendamento Equip. Pátio e Pista	62.393	36.620	70.167	16.456	33.798	16.559	29.015	87.776	62.234	59.479	204.036	27.534	706.067	0,1%

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP

DESCRIÇÃO													em R\$	Part. s/ R.O.L.
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	
MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO	279.692	280.506	285.183	263.838	183.403	242.842	223.859	224.209	238.727	262.699	346.325	240.164	3.071.446	0,6%
512.31 - Manutenção de Áreas e Imóveis	45.722	45.972	40.748	37.898	39.714	38.964	65.022	57.702	58.673	60.742	66.804	70.277	628.238	0,1%
512.32 - Manutenção de Veículos	38.768	28.847	35.114	26.343	25.885	25.078	29.473	25.269	26.025	29.628	30.362	53.480	374.270	0,1%
512.33 - Manutenção de Equip. de Escritório	19.349	17.982	13.215	19.411	31.060	23.716	20.629	20.919	16.923	16.283	9.959	10.480	219.928	0,0%
512.34 - Manutenção Equip. Telecom. e Proc. Dados	102.551	108.249	130.439	112.943	31.016	84.788	30.439	25.237	24.722	58.322	139.745	33.847	882.301	0,2%
512.37 - Manutenção Equip. Pátio e Pista	73.302	79.456	65.667	67.243	55.727	70.296	78.295	95.081	112.384	97.722	99.455	72.079	966.708	0,2%
DEPRECIÇÃO E AMORTIZAÇÃO	1.252.737	1.148.133	1.135.072	1.074.830	1.016.195	1.015.958	1.009.761	1.009.515	1.000.094	1.045.255	1.005.149	(3.015.509)	8.697.191	1,7%
512.21 - Depreciação	349.024	294.736	282.593	282.630	282.866	288.154	282.630	282.649	273.210	279.882	278.246	(3.440.894)	(264.274)	(0,1%)
512.22 - Amortização	892.489	842.173	841.218	780.976	722.104	716.580	715.907	715.660	715.660	754.149	715.660	(323.113)	8.089.462	1,6%
512.23 - Depreciação - DL 332/91	6.633	6.633	6.670	6.633	6.633	6.633	6.633	6.614	6.633	6.633	6.652	780.427	853.428	0,2%
512.24 - Amortização - DL 332/91	4.591	4.591	4.591	4.591	4.591	4.591	4.591	4.591	4.591	4.591	4.591	(31.929)	18.576	0,0%
OUTRAS DESPESAS OPERACIONAIS	8.176.405	5.192.205	5.611.408	6.889.101	6.222.675	5.535.518	9.091.971	9.259.951	6.670.137	7.522.468	7.153.574	6.956.468	84.281.881	16,5%
<u>Instrução, Benefício, outras Despesas c/ Pessoal</u>	443.250	318.766	337.936	374.923	363.030	328.953	391.845	425.344	392.833	742.428	524.270	364.851	5.008.128	1,0%
511.31 - Treinamento no País	3.986	2.131	5.733	1.799	13.189	1.724	2.912	3.122		329.199	7.820	3.376	374.990	0,1%
511.33 - Treinamento no Exterior	21.975	(12.505)	8.562	444		2.839							21.416	0,0%
511.41 - Assistência Médica	1.047	1.039	5.282	2.481	2.629	1.169	1.645	964	1.036	4.690	2.208	2.611	26.801	0,0%
511.43 - Medicamentos	1.563	565	1.274	2.681	1.791	2.819	2.934	2.432	1.240	3.746	1.740	1.678	24.464	0,0%
511.45 - Uniformes	20.710	23.557	27.634	10.573	22.989	33.235	49.214	12.582	45.756	(118)	31.622	20.512	298.266	0,1%
511.46 - Subvenção AEROS	23.038	22.255	20.351	18.922	17.833	19.143	18.915	18.838	18.074	18.592	18.484	19.094	233.540	0,0%
511.91 - Diárias, Refeições e Conduções	82.688	81.191	83.021	119.732	88.704	98.080	92.499	126.937	102.340	119.332	194.609	113.790	1.302.923	0,3%
511.94 - Refeição de Terc. Fornecido à Func.	88.296	58.687	34.984	100.871	79.668	44.963	43.720	115.805	70.191	81.793	112.472	69.263	900.712	0,2%
511.95 - Comemorações e Confraternizações	1.364	351		432						211		31.985	34.343	0,0%
511.98 - Vale Transporte	130.536	126.235	107.617	97.732	102.586	110.289	145.299	115.748	114.812	130.537	118.613	59.933	1.359.937	0,3%
511.99 - Outras Despesas com Pessoal	68.048	15.259	43.478	19.255	33.643	14.692	34.707	28.916	39.383	54.446	36.702	42.608	431.136	0,1%
<u>Seguros</u>	16.000	6.671	10.735	7.397	7.015	33.612	7.901	10.450	7.454	577	17.489	62.559	134.864	0,0%
513.31 - Seguro de Prédios e Instalações														
513.32 - Seguro de Equipamento Pátio e Pista														
513.33 - Seguro de Estoque														
513.37 - Seguro Vigi/AP - Funcionários	6.607	6.671	6.767	6.879	7.015	7.242	7.218	10.361	7.369		14.982	7.901	89.614	0,0%
513.39 - Seguros Diversos	9.393		3.967	518		26.370	683	90	86	577	2.507	54.657	98.817	0,0%

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP

DESCRIÇÃO													em R\$	Part. s/ R.O.L.
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	
Serviços de Terceiros	2.889.736	2.105.306	2.324.622	3.032.414	2.491.966	2.781.665	3.027.336	3.855.521	3.316.528	3.584.946	3.218.337	3.730.469	36.358.845	7,1%
. 514.11 - Auditoria, Consultoria e Assessoria	551.179	259.641	216.890	552.150	467.615	413.348	520.637	668.099	340.478	501.284	852.728	743.532	6.081.782	1,2%
. 514.12 - Serviços Temporários/ Estagiários	310.346	199.998	199.264	183.959	125.427	156.859	162.273	154.505	120.015	143.932	110.312	121.698	1.988.588	0,4%
. 514.13 - Serviços de Limpeza	76.597	61.849	89.414	32.629	79.336	36.768	80.948	75.644	27.255	60.354	39.767	54.206	714.767	0,1%
. 514.14 - Fretes, Carretos e Transportes	128.733	38.402	160.695	130.853	96.685	39.630	159.589	43.822	308.813	147.133	64.236	109.482	1.428.073	0,3%
. 514.17 - Outros Serviços de Terceiros	1.385.431	1.345.554	1.535.979	2.024.839	1.598.313	2.053.284	1.963.822	2.789.012	2.281.595	2.526.559	1.875.457	2.619.419	23.999.265	4,7%
. 514.18 - IAPAS sobre Serviços de Terceiros														
. 514.19 - Serviço de Coleta e Entrega a Domicílio	437.450	199.861	122.379	107.785	124.591	81.776	140.066	134.438	238.372	205.684	275.836	82.131	2.140.370	0,4%
Propaganda, Publicidade e Promoções	959.804	121.687	82.212	258.333	320.726	77.816	100.164	130.418	105.241	132.361	226.020	256.347	2.771.130	0,5%
. 514.21 - Promoção	15.756	8.119	15.135	5.665	18.367	7.113	36.921	49.974	29.881	12.490	12.345	34.065	245.831	0,0%
. 514.22 - Propaganda e Publicidade	944.047	113.568	67.077	252.668	302.359	70.702	63.244	80.444	75.360	119.871	213.676	222.282	2.525.298	0,5%
Comunicação e Utilidades	1.084.932	655.012	911.316	690.992	722.511	1.005.810	871.761	982.747	448.797	664.008	921.169	925.109	9.881.161	1,9%
. 513.11 - Telef., Telex e Canais de Distribuição	744.785	479.895	529.125	500.250	395.110	602.783	535.857	569.911	276.823	407.790	584.364	506.230	6.132.924	1,2%
. 513.13 - Correios e Telegrafos	3.093	1.410	2.076	410	558	157	965	69.929	2.822	203	5.472	1.134	88.229	0,0%
. 513.21 - Luz, Gás, Água e Esgoto	337.054	173.706	380.115	190.331	326.844	402.871	334.939	342.907	169.152	256.014	331.332	417.745	3.663.011	0,7%
Outras Despesas	2.782.684	1.984.762	1.944.587	2.525.043	2.317.426	1.307.662	4.692.964	3.855.471	2.399.285	2.398.148	2.246.289	1.617.132	30.071.453	5,9%
. 511.52 - Honorários do Conselho Fiscal e Adm.	7.980	5.277	5.277	5.277	5.277	5.277	5.277	5.277	5.277	5.277	5.277	11.850	72.605	0,0%
. 515.11 - Consumo de Materiais	138.147	145.841	162.898	307.884	137.034	121.986	146.342	169.408	163.272	158.085	199.045	167.990	2.017.932	0,4%
. 515.14 - Consumo Formulários da Receita														
. 515.18 - Bens Natur. Permanentes - Peq. Valor	490	570	3.749	897	6.538	3.427	3.076	3.790	1.340	1.785	824	5.661	32.145	0,0%
. 515.21 - Impostos e Taxas	141.998	87.317	14.824	204.445	233.660	3.553	13.270	775.446	3.934	11.956	116.472	155.349	1.762.225	0,3%
. 515.22 - I.P.M.F. / C.P.M.F.	598.310	257.082	259.485	250.137	226.887	209.427	419.344	322.044	266.942	363.078	426.525	320.401	3.919.662	0,8%
. 515.23 - Imposto sobre Serviço		943	889	813	2.096	1.382	1.322	695	1.081	973	919	1.135	12.248	0,0%
. 515.24 - I.R. sobre Remessas ao Exterior														
. 515.31 - Contribuições à Sind. e Associações	34.201	52.252	21.809	44.955	11.535	21.195	22.696	25.669	31.598	37.163	35.110	43.765	381.949	0,1%
. 515.32 - Doações				141									141	0,0%
. 515.33 - P.I.S./ PASEP														
. 515.35 - Contribuição P.I.S.														
. 515.42 - Multas Dedutíveis	518.846	327.887	309.563	381.004	888.608	224.198	527.982	1.279.165	964.502	651.623	421.268	444.708	6.939.351	1,4%
. 515.43 - Multas não Dedutíveis	1.692	7.729	2.163	5.436	7.027	8.608	17.555	2.485	27.968	21.008	8.092	16.335	126.098	0,0%
. 515.51 - Voo Interrompido	163.948	161.485	76.255	92.761	82.539	94.413	150.512	91.682	84.614	73.763	70.167	78.242	1.220.382	0,2%
. 515.61 - Gastos com Bagagem de Pax e Carga	13.318	17.102	8.819	7.337	7.273	11.941	6.904	4.287	6.175	8.437	4.580	2.147	98.119	0,0%
. 515.81 - Devedores Duvidosos														
. 515.83 - Contingências Trabalhistas	993.746	782.803	908.330	925.786	566.542	436.770	1.012.317	710.752	623.128	806.091	745.891	1.264.949	9.767.104	1,9%
. 515.84 - Contingências Fiscais e Judiciais	102.772	80.430	91.524	121.715	79.528	81.377	107.499	183.596	100.919	124.884	124.837	1383.583	815.498	0,2%
. 515.85 - Desvalorização de Estoques														
. 515.90 - Desc. sobre Movimento da Receita														
. 515.91 - Representações Sociais	3.282	3.378	9.554	10.151	7.380	11.979	10.417	4.364	12.684	13.237	16.473	30.363	135.264	0,0%
. 515.93 - Livros, Jornais e Revistas	1.047	3.578	17.067	45.539	2.065	2.558	8.379	57.885	1.645	27.108	3.528	9.332	179.731	0,0%

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP

DESCRIÇÃO													em R\$	Part. s/ R.O.L.
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	
. 515.94 - Despesas Legais e Judiciais	50.614	47.409	46.695	115.707	49.497	64.756	2.233.926	62.411	93.980	91.447	74.940	69.220	3.000.601	0,6%
. 515.99 - Outras Despesas	12.292	3.680	5.687	5.058	3.937	2.815	6.147	156.515	10.225	2.231	2.311	11.652	222.579	0,0%
LIQUIDACÃO DE OFICINAS	(1.178.579)	(1.175.814)	(1.118.293)	(1.178.205)	(1.274.988)	(1.490.479)	(1.383.762)	(1.409.104)	(1.596.016)	(1.562.519)	(1.488.417)	(2.951.766)	(18.707.913)	(3,7%)
. 519.01 - M.O.D. Oficinas Transf. O.S. Andamento	(1.378.579)	(1.375.815)	(1.318.293)	(1.478.205)	(1.274.988)	(1.490.479)	(1.383.762)	(1.409.104)	(1.596.016)	(1.562.519)	(1.488.417)	(2.951.766)	(18.707.913)	(3,7%)
. 519.03 - Custos Ociosos		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	60	0,0%
OUTRAS (REC.) / DESPESAS OPERACIONAIS	(2.756.996)	(1.340.523)	(4.143.975)	(3.867.352)	(4.957.951)	(13.675.804)	(23.327.276)	(4.375.967)	(8.626.714)	(4.170.832)	(3.990.252)	(16.075.002)	(91.308.644)	(17,8%)
RECEITA DE COMISSÕES	(7.110)	(89.113)	(12.507)	(76.979)	(16.627)	(31.251)	(35.393)	(44.706)	(4.267)	(79.739)	(68.299)	(85.060)	(551.050)	(0,1%)
. 610.01 - Receita de Comissões s/ Pas. Nacionais	(7.073)	(89.113)	(11.819)	(75.523)	(14.799)	(30.843)	(34.706)	(44.706)	(1.778)	(79.238)	(67.120)	(82.519)	(539.236)	(0,1%)
. 610.02 - Receita de Comissões s/ Pas. Internac.														
. 610.03 - Receita de Comissões s/ Cargas Nac.	(36)		(688)	(1.457)	(1.828)	(408)	(686)		(2.489)	(501)	(1.179)	(2.541)	(11.814)	(0,0%)
. 610.04 - Receita de Comissões s/ Cargas Internac.														
RESULTADO DE SERVIÇOS DE OFICINAS														
. 611.01 - Receita de Serviço de Oficinas														
. 611.02 - Custos Serviço de Oficinas														
RESULTADO DE ENTREGA A DOMICÍLIO	(32.080)	(31.535)	(37.560)	(41.389)	(37.767)	(33.870)	(36.967)	(42.076)	(40.425)	(40.507)	(39.594)	(40.585)	(454.354)	(0,1%)
. 613.01 - Receita Coleta/ Entrega a Domicílio	(32.080)	(31.535)	(37.560)	(41.389)	(37.767)	(33.870)	(36.967)	(42.076)	(40.425)	(40.507)	(39.594)	(40.585)	(454.354)	(0,1%)
OUTRAS REC DESP VASPEX	(140.750)	(127.605)	(157.850)	(174.741)	(167.778)	(138.977)	(161.154)	(163.295)	(157.042)	(164.207)	(150.340)	(81.777)	(1.785.516)	(0,3%)
. 614.11 Receita Taxa Coleta VASPEX	(316.119)	(284.530)	(354.487)	(387.689)	(372.591)	(309.176)	(361.040)	(361.789)	(353.201)	(369.040)	(314.911)	(324.120)	(4.108.692)	(0,8%)
. 614.12 Custo Taxa Coleta Franquia	189.389	170.364	212.338	231.760	222.464	184.853	215.906	216.114	211.299	220.709	187.688	288.703	2.551.588	0,5%
. 614.13 Receita Taxa Armazenagem VASPEX														
. 614.14 Custo Taxa Armazenagem Franquia														
. 614.15 Rec Tx Mudança Local VASPEX	(10)			(30)	(49)								(88)	(0,0%)
. 614.16 Custo Tx. Mudanç. Local-Franquia	6			18	29								53	0,0%
. 614.17 Receita Tx. Ad Valoren VASPEX	(218.558)	(204.103)	(248.463)	(269.708)	(253.128)	(211.447)	(241.800)	(246.096)	(244.246)	(267.012)	(250.956)	(279.704)	(2.945.222)	
. 614.18 Custo Tx. Ad Valoren Franquia	204.541	190.664	232.762	250.909	235.497	196.793	225.780	228.476	229.105	251.135	227.839	233.344	2.706.846	

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP

DESCRIÇÃO													em R\$	Part. s/ R.O.L.
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	
RESULTADO DE VENDAS EVENTUAIS	(17.709)	(17.986)	(16.930)	(48.237)	(62.990)	(5.715)	(274.529)	(145.377)	1.930	(42.199)	(20.885)	(85.205)	(735.831)	(0,1%)
620.01 - Vendas de Estoques	(17.709)	(17.986)	(16.930)	(48.237)	(62.990)	(5.715)	(274.529)	(145.377)	1.930	(42.199)	(20.885)	(85.205)	(735.831)	(0,1%)
620.02 - Custos das Vendas														
RESULTADO DA PARTICIPAÇÃO SOCIETÁRIA			2.342.599			(3.467.980)	(2)		(2.703.058)	(2.251)		6.762.736	2.932.044	0,6%
630.01 - Equivalência Patrimonial			2.342.599			(3.467.980)			(2.699.190)			6.764.318	2.939.747	0,6%
630.02 - Dividendos e Outros Rendimentos							(2)		(3.868)	(2.251)		(1.582)	(7.705)	(0,0%)
OUTRAS RECEITAS	(68.991)	(336.706)	(568.059)	(444.122)	(582.675)	(342.480)	(263.371)	(297.024)	(297.759)	(77.028)	(191.904)	217.463	(3.252.656)	(0,6%)
640.01 - Aluguéis Ativos	(139)	(2.177)	(36.154)	(32.593)	(2.401)	(128)	(809)	(37.950)	3.925	(828)	(130)	(24.402)	(133.785)	(0,0%)
640.02 - Arrecadação por Ad-Valorem	(30.285)	(28.615)	(27.540)	(32.179)	(36.453)	(27.735)	(32.634)	(37.889)	(24.713)	(24.805)	(32.719)	(24.551)	(360.119)	(0,1%)
640.03 - Juros sobre Crédito	(55.059)	(44.999)	(60.628)	(49.976)	(59.925)	(68.414)	(58.210)	(58.444)	(14.573)	(4.064)	(3.253)	(440)	(477.986)	(0,1%)
640.04 - Diferença s/ Vendas ou Recebimentos	346.118	39.890	(98.888)	(10.806)	(147.928)	1.357	108.919	64.198	(38.739)	189.029	45.979	637.249	1.146.079	0,2%
640.07 - Multa sobre Noshow														
640.08 - Receita de Crédito Especial														
640.09 - Reserva de Reavaliação Realizada - Adm.														
640.10 - Taxa Administr. s/ AWB Internac.	(6.702)	(3.236)	(4.110)	(15.795)	(7.556)	(4.523)	(20.059)	(16.550)	(14.396)	(18.398)	(4.034)	(13.225)	(128.583)	(0,0%)
640.12 - Receita de Arrendamento de Aeronaves														
640.13 - Outras Receitas	(322.924)	(297.569)	(340.739)	(302.773)	(328.413)	(243.037)	(260.578)	(210.390)	(209.262)	(217.963)	(197.746)	(357.168)	(3.288.562)	(0,6%)
640.14 - Realização de Reserva Adm - DL 332/91														
640.16 - Ajuste Mon. p/ o Cruzeiro Real - MP 336														
640.18 - Outras Receitas/Capitalizações														
AJUSTE DE ESTOQUES														
660.01 - Ajuste de Inventário de Estoque														
660.02 - Baixas de Estoques Obsoletos														
RECUPERAÇÃO DE DESPESAS	(2.047.370)	(452.740)	(5.324.136)	(2.746.908)	(3.701.965)	(9.333.964)	(22.309.575)	(3.286.011)	(5.081.990)	(3.385.133)	(1.128.365)	(22.525.220)	(83.323.376)	(16,3%)
690.01 - F.G.T.S.														
690.03 - Indenização de Carga														
690.04 - Seguro de Equipamento de Vôo														
690.05 - Auxílio Doença														
690.06 - Custo Incorrido												(452.644)	(152.644)	(0,0%)
690.07 - Refeições e Lanches	(12.337)	(10.100)	(10.254)	(11.242)	(11.641)	(12.766)	(13.217)	(14.575)	(16.642)	(17.310)	(17.485)	(19.792)	(167.359)	(0,0%)
690.08 - Outros Seguros	(3.933)	(1.946)	(1.934)	(1.926)		(3.787)		(3.633)		(98.675)		(21.732)	(137.567)	(0,0%)
690.09 - Outras Despesas	(2.031.101)	(440.694)	(5.311.948)	(2.733.740)	(3.690.324)	(9.317.411)	(22.296.359)	(3.267.803)	(5.065.348)	(3.269.148)	(3.110.881)	(22.331.061)	(82.865.816)	(16,2%)
690.11 - Convênio Médico/ Medicamentos														
RESULTADO OPERACIONAL I	(377.274)	340.713	5.994.939	(7.197.306)	(3.258.662)	22.151.510	18.556.913	(3.623.924)	9.761.946	(6.499.503)	(15.613.753)	20.488.348	40.723.946	8,0%

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP

DESCRIÇÃO													em R\$	Part. s/ R.O.L.
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	
OPERAÇÕES FINANCEIRAS	(9.563.804)	(9.954.407)	(6.215.087)	(11.333.913)	(9.404.434)	(10.343.447)	(13.186.326)	(12.106.934)	(10.402.579)	(11.344.648)	(14.271.960)	(14.264.420)	(132.391.959)	(25,9%)
RECEITAS FINANCEIRAS	509.974	108.539	865.999	939.288	474.819	463.226	221.380	614.049	569.362	555.203	730.668	601.599	6.651.105	1,3%
595.01 - Receita de Aplicações Financeiras							1.597	1	383	5.853	7.395	561	15.789	0,0%
595.02 - Receita de Juros	403.883	65.682	800.168	840.003	409.024	396.035	84.419	420.444	390.625	386.489	413.994	439.557	5.080.325	1,0%
595.03 - Receita de Juros s/ Crediário	105.998	42.857	65.830	97.780	67.331	65.874	133.561	192.551	176.576	161.841	144.974	162.615	1.417.789	0,3%
595.04 - Outras Receitas Financeiras														
595.05 - Descontos Financeiros Obtidos	93			1.504	(1.536)	1.317	413	1.053	1.777	1.020	134.306	(1.134)	138.812	0,0%
595.08 - Correção Monetária Pré-Fixada							1.390						1.390	0,0%
DESPESAS FINANCEIRAS	10.073.778	10.062.946	7.081.086	12.273.201	9.879.253	10.806.672	13.407.706	12.720.983	10.971.941	11.899.852	15.002.628	14.866.019	139.046.064	27,2%
590.01 - Juros e Comissões - Exterior	12.158	11.467	11.011	10.855	11.224	12.248		(6.450)	167.250	151.502	152.756	146.611	680.632	0,1%
590.02 - Juros e Comissões - Nacional	2.994.831	3.172.940	1.158.966	4.156.053	2.954.412	4.257.150	1.258.719	1.928.378	1.285.370	1.825.858	1.976.809	2.213.858	29.183.345	5,7%
590.03 - I.O.F.	(125.992)	38.084	119.862	189.330	81.813	69.843	557.460	68.769	53.166	(16.279)	204.023	32.741	1.272.820	0,2%
590.04 - I.R. s/ Remessa ao Exterior														
590.05 - Correção Monetária Pré-Fixada														
590.06 - Juros sobre Debêntures	3.935	8.680	13.015	17.795	22.397	27.208	35.145	40.235	46.252	50.432	55.709	60.877	381.681	0,1%
590.07 - Amortização de Desp. c. Lanç. de Debênt														
590.08 - Juros sobre Financiamento Imobilizado	4.172.818	4.214.519	3.829.987	4.585.986	4.331.330	3.597.737	5.127.203	6.045.490	5.206.214	5.372.847	5.897.448	7.022.923	59.404.503	11,6%
590.09 - Amortização Debêntures - DL 332/91														
592.01 - Juros de Mora	1.743.863	1.716.174	1.822.255	2.038.720	1.720.970	2.150.388	5.163.596	3.877.256	4.133.013	4.267.782	6.020.987	4.834.027	99.489.032	7,7%
592.02 - Descontos Financeiros Concedidos	1.223.242	816.128	62.835	1.230.650	702.330	628.284	1.127.082	689.798	20.408	155.274	634.384	265.538	7.555.953	1,5%
592.04 - I.R. sobre Aplicações Financeiras														
592.05 - Despesas Bancárias	48.923	84.955	63.153	43.812	54.777	63.812	138.500	77.505	60.269	92.435	60.512	289.443	1.078.097	0,2%

VIAÇÃO AÉREA SÃO PAULO S/A - VASP

DESCRIÇÃO													em R\$	Part. s/
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	TOTAL	R.O.L.
TOTAL RESULTADO NÃO OPERACIONAL	(23.934.451)	5.905.629	10.602.453	(17.321.047)	(39.671.156)	(16.427.844)	(115.833.260)	63.778.876	44.293.806	(910.061)	(20.990.919)	(17.580.965)	(128.088.940)	(25,0%)
RESULTADO NÃO OPERACIONAL							1.684.449	4.810.269				(1.674.453)	4.820.265	0,9%
710.01 - Vendas de investimentos														
710.02 - Custos Investimentos Vendidos														
710.03 - Equivalência Patrim. Efeito Inflac.														
711.01 - Vendas de Bens do Imobilizado								7.797.740					7.797.740	1,5%
711.02 - Custo de Bens Vendidos								(2.987.471)					(2.987.471)	(0,6%)
711.03 - Baixas de Bens do Imobilizado														
711.04 - Receita Indenização Bens Assegurados														
711.05 - Reserva de Reavaliação Realizada														
711.09 - Ajuste de Inventário Imobilizado												(1.674.453)	(1.674.453)	(0,3%)
711.10 - Baixa Bens imobilizado														
711.11 - Baixa C.M. Compl. Reserva Reavaliação														
712.01 - Baixa de Valores Diferidos														
713.01 - Reversão de Impostos														
713.02 - Depreciação de Aeronaves								1.684.449					1.684.449	0,3%
713.03 - Ren. Div. Ext. - Clube de Paris														
713.06 - Manutenção Aeronave Grande Revisão														
713.07 - Seguro de Aeronaves														
713.09 - Custos Ociosos														
EFEITO INFLACIONÁRIO LÍQUIDO	23.934.451	(5.905.629)	(10.602.453)	17.321.047	39.671.156	16.427.844	117.517.710	(58.968.608)	(44.293.806)	910.061	20.990.919	15.906.512	132.909.205	26,0%
810.01 - Resultado Correção Monetária														
811.01 - Variação Cambial - Capital de Giro														
811.02 - Variação Cambial - Imobilizado	5.468.132	(2.233.120)	(1.740)	3.882.801	10.591.739	6.788.886	33.264.041	(18.475.195)	45.730.626	3.493.713	762.651	(1.071.727)	88.200.808	17,2%
811.03 - Correção Monetária	75.676	246.103	23.960	(20)	656				3.052.643	345.375	6.372	10.212	3.760.978	0,7%
811.04 - Variação Cambial - Obrigações	18.182.621	(4.485.108)	(1.135.749)	10.708.249	28.507.916	19.377.781	93.858.446	(61.613.961)	(100.874.893)	(11.731.423)	2.603.421	871.928	(5.730.772)	(1,1%)
811.05 - Correção Monetária - Debêntures							4.292.854	632.396	630.271	606.471	625.492	601.692	7.389.177	1,4%
811.06 - Correção Monetária Emprést./ Financiam.	3.024.467	4.090.711	2.657.759	4.413.116	3.999.774	3.390.542	7.876.052	4.238.457	31.955.692	10.476.600	8.868.408	15.853.597	100.845.176	19,7%
812.01 - Variação Cambial	(1.559.953)	(2.504.336)	(23.910)	(475.563)	(2.278.506)	(11.765.565)	(20.508.247)	17.424.596	(23.390.438)	(934.434)	9.381.066	2.300.269	(34.335.021)	(6,7%)
812.03 - Correção Monetária - Direitos	(1.256.491)	(1.019.879)	(12.122.772)	(1.207.537)	(1.150.424)	(1.363.800)	(1.265.436)	(1.174.901)	(1.397.707)	(1.346.241)	(1.256.491)	(2.659.460)	(27.221.141)	(5,3%)
RESULTADO ANTES DO IMPOSTO DE RENDA	(33.875.530)	(3.708.066)	10.382.305	(35.852.266)	(52.334.251)	(4.619.781)	(110.462.673)	48.048.018	43.653.172	(18.754.212)	(50.876.632)	(11.357.037)	(219.756.952)	(42,9%)
PROVISÃO PARA O IMPOSTO DE RENDA							(12.182.713)						(12.182.713)	(2,4%)
910.01 - Imposto de Renda							(12.182.713)						(12.182.713)	(2,4%)
LUCRO / (PREJUÍZO) LÍQUIDO	(33.875.530)	(3.708.066)	10.382.305	(35.852.266)	(52.334.251)	7.562.932	(110.462.673)	48.048.018	43.653.172	(18.754.212)	(50.876.632)	(11.357.037)	(207.574.240)	(40,5%)